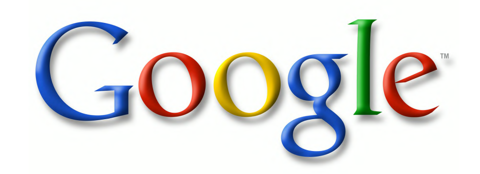



SE TAIRE ET FAIRE



HISTOIRE

DU COMMERCE.

HISTOIRE

DU

COMMERCE,

DE

LA GÉOGRAPHIE ET DE LA NAVIGATION,

CHEZ TOUS LES PEUPLES ET DANS TOUS LES ÉTATS,

DEPUIS LES PREMIERS AGES JUSQU'AUX TEMPS MODERNES;

A l'usage des négociants, fabricants, hommes d'État, de tous les amis du progrès, ainsi que des Écoles de commerce et d'industrie,

D'après l'ouvrage allemand du Dr Wilhelm HOFFMANN;

Avec des notes et des additions,

PAR J. DUESBERG.



PARIS.

SAGNIER ET BRAY, LIBRAIRES-ÉDITEURS,

RUE DES SAINTS-PÈRES, 64.

1849

Vignaud
3-2-27

AVIS DES ÉDITEURS.

L'ouvrage de M. Hoffmann, qui mérite à beaucoup d'égards le succès qu'il a obtenu en Allemagne, n'en présente pas moins des lacunes, des longueurs et des inexactitudes. Il a donc fallu rectifier, retrancher et ajouter; quelques chapitres ont été entièrement refondus.

Sous le rapport du style, le travail de M. Duesberg a toute la franchise, toute l'indépendance d'une production originale; le lecteur pourra facilement s'en convaincre dès les premières pages. C'est donc par un excès de modestie que M. Duesberg prend le titre de traducteur, dans les notes et additions dont il a enrichi le livre que nous publions.

HISTOIRE
DU COMMERCE.

LIVRE PREMIER.

MARCHE ET PROGRÈS DU COMMERCE, DEPUIS LES PLUS ANCIENS TEMPS JUSQU'À LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE, PAR CHRISTOPHE COLOMB, EN 1493.

CHAPITRE PREMIER.

Ce qu'il faut entendre par une histoire du commerce.

Qu'est-ce que l'histoire du commerce? C'est le tableau des vicissitudes qu'il a subies dans le cours des siècles, par suite de circonstances et d'événements donnés : elle nous apprend que si le commerce remonte aux premiers âges de la société, si son origine et la continuité de son existence se rattachent à nos besoins et à nos rapports réciproques, il réagit à son tour sur l'état social et sur la civilisation des peuples, et que cette influence vivifiante se règle sur l'accroissement de ses relations. En effet, par l'échange des produits, il éveille et stimule nos forces intellectuelles, et en provoque l'application incessante aux arts, à l'activité manufacturière, à la culture du sol, à l'exploitation des mines, à l'économie politique et même aux sciences : nous voyons en effet que non-seulement il utilise les résultats de leurs recherches pour la vie matérielle, mais que de plus la prospérité commerciale se proportionne constamment aux progrès des lumières.

Le commerce nous conduit aux marchés où sont transportées les productions de la nature et du travail de l'homme pour être mises en circulation par voie d'échange ou de vente : l'histoire du commerce nous initie à la connaissance des causes qui en ont fait un des puissants agents qui remuent le monde. Or, pour arriver à cette connaissance et pour l'établir sur une base solide et générale, on doit tout d'abord tenir compte d'un fait essentiel : si importante que soit l'action du négoce sur la vie usuelle, il n'en est pas moins de sa nature, subordonné aux connaissances, à l'industrie et aux mœurs des nations qui l'exercent, à la position, au sol et au climat du pays qu'elles habitent, ainsi qu'au jeu de leurs institutions politiques.

Par conséquent, si vous voulez embrasser l'histoire commerciale dans toute son étendue, sous les divers rapports qui viennent s'y réunir et s'y confondre comme autant de rayons de lumière convergeant vers un foyer commun, il faut vous attacher à étudier les nations dans leur existence politique; il faut connaître leurs relations basées sur les alliances, les guerres, les traités de paix et en particulier sur les conventions commerciales, sans négliger toutefois leur situation morale et intellectuelle. Cette histoire est de plus, étroitement liée à celle des sciences géographiques et naturelles, puisque leurs progrès sont accélérés par les voyages et les découvertes, qui nous ouvrent des contrées inconnues, et signalent à notre attention les denrées fabriquées par les habitants, les productions et les richesses du sol et du climat, ainsi que les trésors cachés au sein des forêts et des montagnes, dans les profondeurs des lacs et des rivières.

Envisagé sous ce point de vue élevé, le négoce sollicite des investigations qui n'ont qu'à suivre ses développements à travers les siècles, pour s'étendre, s'agrandir et constituer une histoire. Un des premiers enseignements qu'elle nous donne, c'est que l'industrie commerciale, quoiqu'elle prenne toujours l'empreinte générale de son siècle, quoiqu'elle re-

flète l'individualité des peuples qui l'exercent, des influences de température ainsi que du pays qui l'alimente, n'en a pas moins conservé, au milieu de ces variations extérieures, un caractère indestructible d'utilité ; c'est qu'il est, sous toutes les zones et dans tous les temps, un élément de prospérité qui, mis en œuvre avec habileté et prudence, exalte et féconde les plus nobles facultés de l'homme, tout en augmentant la masse des choses qui correspondent à ses besoins de vêtement et de nourriture. Partout où pénètre le commerce, on voit fuir devant lui la gêne, la pauvreté, la souffrance nécessiteuse ; partout il amène avec lui l'aisance et le bien-être ; il imprime un puissant essor à l'activité de l'homme et lui apprend à employer ses forces, à faire servir à ses vues les dons et les agents de la nature : en un mot, sous son impulsion vigoureuse et fécondante s'accroissent l'existence politique ainsi que les richesses matérielles et intellectuelles des peuples.

Toutefois, l'histoire du commerce n'a point à faire ressortir les avantages qu'il procure : cela est étranger à sa mission : pour y rester fidèle, elle doit se borner à en exposer la marche et l'extension successive ; de cette façon, elle nous présente la vie humaine sous une de ses faces les plus curieuses et les plus importantes, et nous signale un des plus énergiques leviers qui mettent en mouvement les rouages de la société. Que des trafiquants réunis en caravanes (ou *Kiervanes* pour parler plus exactement) traversent les steppes, les déserts sablonneux et les montagnes impraticables, transportant sur leurs chameaux les denrées indigènes, qui ne sont pas de défaite dans leur pays, pour les vendre sur des places lointaines, et, avec le prix de la vente, acheter les denrées qui sont de première nécessité chez eux, ou qu'ils porteront plus loin ; que les navigateurs, confiant de riches cargaisons aux flots de l'Océan, aillent aborder, dans le même but, aux points les plus reculés du globe ; tous ces voyages et toutes ces opérations ont pour résultat définitif, l'échange

du surplus des produits d'une contrée pour ceux qui lui manquent. Aussi, c'est à bon droit qu'on a dit que le commerce est le nerf de la vie sociale. A coup sûr, l'histoire de l'industrie commerciale vaut la peine d'être étudiée par quiconque s'intéresse au sort des nations : elle réclame surtout les méditations sérieuses du négociant qui voit sa professsion d'un peu haut, ainsi que de l'homme d'Etat.

Cette esquisse rapide suffit pour donner une vue générale du sujet que nous nous proposons de traiter dans les pages qui vont suivre, et où nous explorerons les phases diverses du commerce chez les différents peuples, ainsi que dans quelques villes ou associations de villes. Nous croyons devoir ranger la masse des faits par groupes distincts, en établissant des divisions qui font ressortir les détails, ajoutent à l'effet de l'ensemble et en facilitent l'intelligence.

Jusqu'ici nous avons indiqué le rôle important que joue le trafic comme élément civilisateur ; nous allons montrer comment cette importance découle de sa nature et de son utilité pratique. Portons d'abord notre attention sur les rapports qui existent entre le commerce étranger et le commerce intérieur, rapports que nous ne pouvons négliger, parce qu'ils déterminent certains faits politiques et sociaux relatifs à l'économie politique et dont on chercherait vainement l'explication ailleurs. Or, entre les destinées de ces deux espèces de commerce, il y a une connexion étroite et profonde. Aiguillonnées par un commerce actif au dehors, les transactions du trafic intérieur prennent l'essor qu'ils communiquent à l'aisance des familles, à la vie sociale et politique ; tandis que restreint à un domaine borné, n'ayant que de faibles et rares communications avec le mouvement du grand marché du monde, le trafic intérieur languit et s'affaisse. L'industrie, les arts, l'agriculture ainsi que les sciences dont les travaux s'appliquent immédiatement à la vie usuelle, se livrent sans relâche à une activité fructueuse, grâce à ces relations, qui fournissent les moyens d'effectuer le transport et le débit avec

facilité et avantage. De l'action combinée des deux commerces, qui entretiennent sans cesse le mouvement de tous les agents et de tous les ressorts, résulte une masse de forces bien autrement imposantes que n'en aura jamais le trafic resserré dans les limites de quelques provinces, où ne pouvant s'ouvrir qu'un nombre de débouchés fort limité, il doit nécessairement faire tomber la production.

Les faits ne nous manquent pas pour constater la vérité de nos assertions. Dans l'antiquité comme dans nos temps modernes, nous trouvons des états et même des villes, qui, favorisés ou non par leur position géographique, grâce aux efforts d'une énergie soutenue, ont pris part aux grandes opérations commerciales sur le marché du monde. Voyez tout d'abord les habitants de Gerrha, colonie chaldéenne, voisine de l'Arabie heureuse, située dans une contrée frappée de stérilité, et de plus enclavée dans un océan de sable, qui la sépare des plaines fertiles de l'Asie. Sur ce terrain inculte, habitait un des plus riches peuples du monde, et ses richesses il les devait au trafic qu'il faisait des denrées provenant de l'Inde et de l'Arabie, qui constituaient à cette époque le commerce étranger, le commerce du monde comme on dit en allemand. Les habitants de Gerrha se chargeaient du transport de ces denrées, que leurs caravanes conduisaient vers l'ouest dans l'intérieur du pays, ou qu'ils menaient par mer à Babylone.

De nos jours, c'est Genève qui attire surtout nos regards. Séparée de la mer par de vastes espaces et par des montagnes, cette cité industrieuse n'en fait pas moins un commerce maritime très-actif : circonscrite dans une étroite enceinte, elle s'est créé une position commerciale, large et indépendante ; à un grand mouvement d'affaires, on y voit se joindre l'opulence ainsi que le goût des sciences et des lettres ; de pareils résultats ne s'évaluent pas en chiffres ; il suffit de les citer comme des faits constatant la haute importance du commerce étranger, avec une évidence plus frappante que bien

d'autres dont nous pourrions également invoquer l'appui.

Ce phénomène, du reste, n'a rien que de très-naturel. En effet, les avantages du commerce, son influence, la position des peuples ou des individus, se règlent sur son extension; or, celui qui en a le plus, c'est le commerce étranger. L'histoire nous fournit à cet égard les preuves les plus décisives en montrant, par des faits irrécusables, que les états et les villes qui perdaient leur commerce avec l'étranger, voyaient s'évanouir en même temps leurs richesses et leur puissance. C'est ainsi que les villes anséatiques restèrent florissantes, tant que les événements n'eurent pas restreint les priviléges de leur commerce. C'était la source de leur prospérité financière et politique, dont l'action salutaire, se propageant au delà de leur enceinte, allait atteindre, bien loin dans le nord, la vieille république de Novogorod. Dans l'antiquité nous voyons que les Perses, après avoir fondé par la conquête un vaste empire en Asie, paralysèrent la navigation sur le golfe Persique, parce qu'ils se croyaient menacés du côté de la mer. Par là ils ruinèrent en même temps le commerce très actif qui s'y faisait autrefois sous la domination chaldéo-babylonienne, à un tel point que dans le cours de ses conquêtes, Alexandre le Grand l'y trouva au dernier degré de la décadence.

Dans les états ou cités, qui de gré ou de force renoncent au commerce étranger, les occupations industrielles éprouvent bientôt un malaise d'autant plus sensible, qu'il est plus difficile de se défaire avec avantage des produits ouvrés sur un marché resserré dans d'étroites limites. Le préjudice qui en résulte pour les arts et l'industrie, attaque tout à la fois la fortune nationale et la fortune des producteurs. Par une conséquence toute naturelle, toute perte en amène une autre; peu à peu l'affaiblissement se propage, et bientôt tous les ressorts de l'état s'affaissent et se détendent. Lorsque les produits du travail manufacturier sont dépréciés, par contrecoup les profits diminuent, les capitaux se retirent; l'agri-

culture s'en ressent à son tour : les intérêts généraux de l'état sont en souffrance : la décadence se communique aux arts, aux sciences, à l'instruction et même aux institutions politiques. Il serait également inutile et fastidieux de pousser plus loin l'énumération des conséquences funestes qui résultent de la stagnation du commerce et du dépérissement de l'industrie. Au surplus, les documents statistiques que nous produirons par la suite, viendront confirmer nos observations.

Dans l'antiquité, aussi bien que de nos jours, l'importance du rôle que le commerce joue dans l'existence des nations avait frappé les gouvernements. Ils avaient reconnu qu'il était quelque chose de plus qu'une source d'impôts, et s'appliquaient à le favoriser et à l'encourager par tous les moyens et même par les combinaisons de la politique. Voulez-vous connaître jusqu'à quel degré de grandeur et d'opulence les empires peuvent s'élever par les efforts d'une politique commerciale bien entendue et sachant s'aider habilement des circonstances? Voyez les Phéniciens, voyez surtout les Carthaginois, les Crétois, les colonies grecques de l'Asie mineure, l'île de Rhodes, Venise et la Grande-Bretagne : voyez aussi parmi les états modernes, ceux qui jadis ont eu la domination des mers et qui en ont été dépossédés, soit par leur propre faute, soit par suite d'événements dont il ne leur était pas donné de vaincre l'ascendant fatal, tels que le Portugal, la Hollande et le Danemarck.

Dans une histoire du commerce il faut accorder une attention spéciale aux routes et aux grandes voies de communication sur terre et sur mer ; la marche du commerce en dépend et change avec elles. A part les événements qui modifient la situation des états, il arrive souvent que la politique, dans des vues particulières, par l'imposition de droits ou de mesures prohibitives, force les marchandises à prendre certaines routes et à s'en frayer de nouvelles.

Les voies artificielles, telles que les canaux et les chemins

de fer doivent également être prises en considération. Déjà dans l'antiquité on construisait des canaux soit pour l'usage du commerce, soit comme moyen d'irrigation, notamment en Égypte et dans la Babylonie. De nos jours, les voies de communication n'ont pas été négligées : il faut citer d'abord l'Angleterre et la Hollande, les deux principaux états marchands de l'Europe : ensuite viennent la France, la Russie, le Danemark. En Prusse, il y a également un système de canalisation qui, moyennant le cours du Havel, relie le bassin de l'Oder à celui de l'Elbe. Toutefois tous les pays du globe sont dépassés sous ce rapport par les États-Unis de l'Amérique du Nord. Dans ces contrées, où le commerce se développe avec plus de liberté et sur une plus vaste échelle que partout ailleurs, l'Angleterre exceptée, les canaux ont été construits uniquement dans le but de favoriser ses opérations. Au jugement des Anglais eux-mêmes [1], les canaux figurent parmi les causes principales qui ont contribué à l'accroissement extraordinaire que leur prospérité financière a pris pendant les dernières soixante ou soixante-dix années.

Après la Hollande, c'est l'Angleterre qui dispose aujourd'hui du plus grand nombre de lignes navigables à l'intérieur. Au commencement, la canalisation y avait rencontré de grands obstacles, lorsque le duc de Bridgewater présenta enfin le projet du canal qui porte son nom ; c'est au célèbre ingénieur James Brindley, qu'en est dû le tracé, dont l'exécution fut autorisée par un bill du Parlement, en 1759. A

[1] Voyez : *Des canaux navigables*, considérés d'une manière générale avec des recherches comparatives sur la navigation intérieure de la France et celle d'Angleterre ; ouvrage accompagné de cartes, profils, et dessins de machines et travaux d'art : par Huerne de Pommeuse. Paris, 1821, deux volumes. *Cordier: Histoire de la navigation intérieure* et particulièrement celle d'Angleterre : traduit de l'ouvrage de *Philipps*, Paris, 18.., deux vol., et puis : *Cordier*, de la navigation intérieure du dép. du Nord, et particulièrement du canal de la Sensée, Lille, 1842. Quant aux rapports entre les canaux et les chemins de fer, eu égard aux produits, nous n'avons pas à nous en occuper ; d'ailleurs il n'est pas encore venu de prononcer en dernier ressort sur cette matière.

partir de cette époque, la création des canaux prit un grand essor en Angleterre ; aujourd'hui la plupart des villes y sont reliées entre elles par des lignes artificielles de navigation qui procurent de grandes facilités pour le transport des denrées pesantes et formant masse, telles que houille, chaux, pierres, blés, etc.

Quelque signalés que furent au reste les services dont le trafic intérieur est redevable aux routes commerciales et aux canaux, ces avantages sont éclipsés par ceux qui, de nos jours proviennent de l'application de la vapeur au transport par terre et par eau. Les forces motrices de la vapeur étaient connues longtemps avant que l'on ne réussît à en faire l'application aux machines. Les premières tentatives pour les appliquer à la navigation remontent même à des temps assez éloignés des nôtres : la plus ancienne fut faite par Blaise de Garay, le 17 juin 1543, dans le port de Barcelone, en présence de Charles-Quint[1] : selon le rapport de témoins oculaires, l'essai fut heureux. L'empereur récompensa l'inventeur, mais l'invention fut oubliée. En 1764, Jonathan Hull prit une patente pour la machine qu'il avait construite à l'effet de faire mouvoir les vaisseaux : son expérience échoua : celles qui suivirent échouèrent également, ou furent oubliées ; ainsi l'essai tenté par l'écossais Patrick Millers de Dalwinston eut un succès que personne ne mit à profit. Il était réservé au génie de Watt de percer, à force de méditations persistantes, infatigables, le mystère d'une de ces rares et immenses inventions, qui de loin en loin renouvellent la face de l'industrie ; c'est dans les États-Unis de l'Amérique du Nord qu'il faut placer le point de départ de la navigation par la vapeur. L'américain Livingston, à New-York, avait échoué dans ses premières expériences ;

[1] On sait aujourd'hui, par les recherches de M. Arago que l'invention de la machine à vapeur est d'origine française. Ce fut Denis Papin qui en eut la première idée. (*Note du Traducteur.*)

en 1806, Boulton et Watt lui livrèrent une machine à vapeur de la force de vingt chevaux[1]. Il fit construire un bâtiment complet, le *Clermont*, de cent soixante tonneaux qui parcourait en trente-deux heures les cent vingt milles qui séparent New-York d'Albany, en remontant le fleuve. Par là un pas immense avait été fait dans la voie du développement industriel ; dès lors les grandes lignes de navigation artificielle ainsi que les rivières qu'elles rattachent entre elles prenaient une importance nouvelle : les forêts primitives coupées de cours d'eau gigantesques nous ouvraient leurs solitudes ténébreuses et l'industrie y faisait sortir du sol des métairies, des villages et des villes tout entières.

En Angleterre, les premières expériences furent faites, en 1801, par Ymington, sur la Clyde; Bunter et Dickinson sur la Tamise : elles ne réussirent pas. Bell et Thomson furent les premiers dont le succès couronna les efforts, en 1814, et depuis cette époque l'emploi de la vapeur pour la navigation s'est propagé de plus en plus dans la Grande-Bretagne. La France, préoccupée de la lutte politique où elle était engagée, ne put d'abord accorder une attention suffisante à cette merveilleuse découverte. Quand M. Dupin visita l'Angleterre en 1814, il y trouva en pleine activité le nouveau mode de navigation, dont on avait à peine les premières notions dans son pays; et la Grande-Bretagne voyait ainsi croître sa puissance par des moyens dont on se doutait à peine ailleurs. Aujourd'hui la navigation par la vapeur est généralement répandue; elle met en communication des contrées séparées par l'Océan, dans un espace de temps qui surpasse toute croyance.

Cependant, dans son activité infatigable, l'industrie ne

[1] La force d'un cheval équivaut à 75 kil. élevés à la hauteur d'un mètre par seconde ; mais la force réelle d'un cheval vivant ne représente pas plus de 50 kil. élevés à la même hauteur pendant le même espace de temps ; en sorte que la force d'un cheval vapeur, équivaut effectivement au travail d'un cheval vivant, plus la moitié du travail d'un autre cheval. (*Note du Traducteur.*)

voulut point se contenter du succès obtenu ; ce premier pas de géant fut suivi d'un autre non moins hardi. On construisit des locomotives, on posa des rails, et bientôt l'on vit des trains de voitures dévorer l'espace à la suite de cet attelage d'une espèce nouvelle. Dès lors, tandis que les canaux et les mers étaient sillonnés par les bateaux à vapeur, les locomotives traversaient le continent en tous sens. Leur prodigieuse rapidité abrége les distances et ajoute au temps en l'économisant : gain précieux, économie des plus importantes ! A partir de cette époque, l'application de la vapeur aux mécaniques de tout genre a exercé l'influence la plus énergique sur les relations commerciales, et a été accueillie avec une confiance méritée dans tous les états européens, où l'on favorise les progrès du mouvement industriel. La Belgique, à qui pendant longtemps une position politique précaire n'avait point permis de consacrer une sollicitude active à cette découverte, réussit toutefois dans la suite à couvrir son territoire d'un réseau complet de chemins de fer, aux frais de l'État : l'Angleterre s'est emparée de la machine à vapeur avec cet esprit de spéculation entreprenante qui la caractérise et que soutiennent de grands moyens pécuniaires. Quelques gouvernements de l'Allemagne ont compris qu'ils se devaient de ne point rester en arrière au risque de voir le commerce et ses bienfaits se retirer de leurs états. L'Autriche a prouvé également qu'elle savait apprécier l'importance du nouveau mode de communication, et il faut espérer que le système de ses chemins de fer ne tardera pas à se compléter. C'est dans le retard qu'est ici le danger : quoique nouvelle, la chose est bonne. Ainsi que nous l'avons dit plus haut, l'application de la vapeur aux machines a imprimé une nouvelle et puissante impulsion au jeu des artères de la vie sociale : Canning, dans un discours prononcé à Liverpool, disait : « Ces merveilleuses machines traversent les eaux comme des géants, fournissant avec orgueil leur carrière, marchant en avant et brisant les flots et les tempêtes ; accélérant les relations,

abrégeant les distances, créant des voisinages inattendus, des affinités sociales et commerciales nouvelles, et enfin, malgré les caprices des vents et la perfidie des flots, donnant à la mer la sûreté et la solidité d'une voie continentale. Peut-on voir aussi, sans être frappé de surprise, ces bruyantes locomotives, courant sur leurs rails avec une rapidité bien supérieure à celle de l'oiseau et pareilles à ces dragons de la fable qui vomissaient des flammes ! »

L'histoire dn commerce doit également tenir compte des Postes, qui sont d'une grande utilité pour les communications et le trafic. L'organisation actuelle des Postes est toute moderne. Chez les anciens Perses, il y avait des messagers échelonnés de telle sorte que les stations étaient distantes entre elles d'une journée de marche. Toutefois, ces courriers n'avaient d'autre mission que de porter les ordres du monarque aux gouverneurs ou satrapes, et de lui transmettre en retour les rapports de ces derniers. Cet établissement s'appelait *Angareium:* il était réservé pour le souverain, et le public n'en profitait pas. L'empire romain possédait un établissement analogue : c'était le *publicus cursus*, avec ses *viatores*, ses *cursores*, ses *publici tabellarii* et ses *nuntii*. Ils ne desservaient que les grandes routes, et leur service était suffisamment protégé par les relais, les colonies, les villes municipales et les postes fortifiés. Les successeurs de Dschingis-khan avaient créé à grands frais, dans l'empire Mongol, des postes qui rappellent également d'après le témoignage des Marc-Pol, l'établissement des Perses dont nous avons parlé. En Orient, les Tartares remplissent encore aujourd'hui les fonctions de messagers pour le compte des souverains. Des administrations du même genre existaient, à des époques fort éloignées, dans l'Inde, en Chine et au Japon.

Le mot *Poste* vient du latin *posita*, *positum* ou *posita statio*. Dans leur organisation actuelle, les Postes ont pour but de favoriser le mouvement des affaires publiques et particulières, par des moyens de transport et de correspondance

prompts, sûrs et à bon marché. Une opinion aussi répandue qu'erronée attribue la création des Postes à Louis XI, roi de France : c'est également à tort que l'on affirme qu'en 1516, François de Taxis expédia, le premier, de Bruxelles par l'Allemagne, des lettres pour Vienne et pour l'Italie, au moyen de messagers à cheval. Dans ces derniers temps, il a été prouvé par des documents authentiques, que dès le treizième siècle, en 1276, par conséquent deux cent quarante ans avant l'époque à laquelle on fixe l'établissement de François de Taxis, les chevaliers de l'ordre Teutonique avaient organisé en Prusse un système régulier de messageries. Chaque maison ou hôtel de l'ordre avait, outre son *wuthing* ou écuyer, ses *Bryffjongen* ou postillons chargés de porter les dépêches à la maison Teutonique. Le bureau aux lettres s'appelait *Bryffstall*, les chevaux qu'on employait *Bryffswoyken*. Des messagers à cheval faisaient un service régulier entre la Saxe et la Frise, en 1514, où le duc Georges était Stathouder. A la même époque, la ligue anséatique avait institué des messageries, dont le siége principal était à Hambourg. On avait en outre, à cette époque, la poste des bouchers et le messager de Hambourg à Nuremberg. Roger de Taxis, père de François de Taxis, établit une poste aux lettres pour l'empereur Charles III. La ville de Leipzig nous fournit une preuve frappante qui témoigne de l'étroite liaison qui existe entre l'administration des Postes et le mouvement des affaires. Leipzig, qui est le siége de foires célèbres, expédiait dès le treizième siècle, dans l'intérêt de son commerce, des messagers à pied et à cheval pour Nuremberg et autres villes marchandes. A la vérité cette institution était très-imparfaite ; et ce ne fut que vers le milieu du treizième siècle que les postes furent introduites en Saxe par l'électeur Auguste Ier.

Quant aux postes instituées par Louis XI, elles n'avaient d'autre but que la transmission des dépêches par des messagers à cheval au service du prince ; elles étaient au nombre de deux cent trente. L'Université de Paris avait des messageries

particulières qu'elle conserva jusqu'en 1591, où elles furent réunies à l'administration royale des Postes. A mesure que le commerce et l'industrie étendaient leurs relations, les postes, qui ont pour but de les accélérer par le transport des personnes et des choses, durent prendre un plus grand développement, l'organisation de ce service se réglant toujours sur l'exigence variable des besoins [1].

La législation commerciale offre un autre point de vue sous lequel on doit encore envisager le commerce : en effet, c'est des lois qui le régissent que dépendent en grande partie sa marche et sa prospérité. Importations, exportations, relations, taxes, encouragements par les monopoles, les primes, les patentes et les priviléges, prohibition de certains genres de commerce ou de denrées, sûreté, commodité des routes, tout cela est du ressort des lois, dont les dispositions peuvent entraver ou favoriser le commerce. Nous en trouvons la preuve dans l'histoire des divers États de l'Europe, notamment de la Grande-Bretagne et des villes de la ligue anséatique, ces dernières ayant joui de grands priviléges. Le droit maritime forme, comme cela s'entend de reste, une branche spéciale de la législation commerciale : selon toute apparence, il nous vient des Rhodiens [2]; du moins les Romains crurent devoir adopter les lois rhodiennes. Tout habiles et savants jurisconsultes qu'ils étaient, ils comprenaient qu'ils n'avaient rien de mieux à y substituer.

Des colonies, des comptoirs ou factories ont été créés dans

[1] Voyez : *Des Postes et de leur rapport avec l'histoire, la statistique, l'archéologie et la géographie*, par *Mathias* : c'est l'ouvrage le plus complet que nous ayons sur cette matière.

[2] Il est avéré que les lois rhodiennes ont, pour ainsi dire, servi de droit des gens dans la Méditerranée, et qu'elles ont exercé une grande autorité sur la navigation des Grecs. Elles tenaient lieu, dit Emérigon, de droit des gens dans la mer Egée. Les Romains les adoptèrent sous Auguste. Il est un mot d'Antonin, qui a été précieusement conservé, et qui méritait de l'être, c'est sa réponse à Eudamon, ainsi conçue : *Dominus sum terræ, lex autem maris :* Je gouverne sur la terre ; sur la mer, c'est la loi. (*Note du Traducteur.*)

l'antiquité comme de nos jours : ces établissements lointains sont destinés à faciliter l'écoulement des marchandises, tels étaient ceux des Phéniciens, des Carthaginois, et des villes grecques de l'Asie mineure ; ou bien ils ont pour but d'étendre et d'affermir la puissance politique, telles sont les colonies fondées par Alexandre le Grand dans le cours de ses conquêtes, ou par les Romains dans les provinces qu'ils avaient soumises par la force des armes. Sur les côtes du Pont-Euxin, et du Palus-Méotide Milet, fonda plus de cent colonies, à l'aide desquelles cette cité s'empara du commerce en grains, poissons, esclaves et pelleterie avec les pays du Nord ; elle entretenait également des relations avec l'Égypte où Naucratis lui servait d'entrepôt, ainsi qu'avec l'intérieur de l'Asie, par la grande route qui traversait la Perse. Milet conserva ces immenses relations jusqu'à l'époque où elle fut détruite par les Perses. Par sa richesse et sa puissance, cette ville fameuse fut longtemps la rivale de Tyr et de Carthage.

On voit que les colonies ne sont pas seulement des foyers d'affaires[1], qu'elles ont de plus une grande importance politique. En effet, de leur étendue, de leur nombre, de leur possession et de leur perte, dépend souvent la puissance de la métropole. L'histoire du commerce s'occupe des colonies en tant qu'elles influent sur la direction et le mouvement des relations ; elle s'occupe de leurs destinées, en état de guerre ou de paix, de leurs rapports avec la métropole, sans négliger leur position individuelle qui entre pour beaucoup dans le mouvement des importations ou exportations. A cause des avantages qu'elle

[1] L'histoire du commerce nous montre aussi des comptoirs établis sur le continent européen. Ceux qui ont le mieux prospéré sont ceux des villes anséatiques, à Novogorod, à Anvers, à Berghen .... Le commerce avait déployé une grande magnificence dans ces vastes entrepôts, composés de bâtiments construits commodément et avec élégance, qui avaient trois ou quatre cents chambres magnifiquement meublées, et qui entouraient une cour spacieuse, avec des portiques, des galeries, des magasins et des greniers. Chaque nation avait des consuls accrédités auprès de ces comptoirs.

procure, la possession des colonies a de tous temps provoqué des guerres acharnées et sanglantes. Quand les Athéniens voulurent s'établir sur les côtes de la Thrace, ils éprouvèrent une vigoureuse résistance de la part des indigènes, avant de réussir dans leurs entreprises. Ces établissements, qui étaient le point de départ de leur commerce avec le nord, amenèrent plus tard une collision entre les Athéniens et les Spartiates. Il en était de même en Sicile, où les Grecs possédaient des colonies depuis longtemps, ainsi que les Cathaginois, dont l'esprit envahissant inquiétait continuellement les villes grecques ; il en résulta des guerres. Les Grecs, dans leur audace entreprenante, passèrent en Afrique, et ravagèrent le territoire des Carthaginois. Dans les temps modernes quelques nations puissantes sur mer ont également fait des conquêtes dans les Indes, en Afrique et en Amérique et les ont gardées en leur possession sous le nom de colonies notamment les Hollandais, les Anglais et les Danois. De sa nature, le commerce doit s'attacher spécialement aux productions les plus recherchées, ainsi qu'à toutes celles sur lesquelles il peut opérer; il s'ensuit que les contrées où se rencontrent ces denrées, excitent la convoitise des peuples marchands. La politique intervient alors avec ses ruses et stratagèmes qui amènent la guerre entre les concurrents.

On a coutume de regarder le commerce avec les colonies comme formant une branche spéciale, quoique dans le fait il appartienne tout aussi bien au commerce intérieur qu'au commerce étranger. Les colonies sont sujettes à une législation, que lui impose la métropole : selon que les vues de celle-ci sont plus ou moins intéressées, leur activité a toujours été plus ou moins restreinte. Aussi voyons-nous bien souvent les colonies devenues puissantes, recouvrer leur indépendance; par exemple, les États-Unis de l'Amérique du Nord, le Brésil. Les métropoles doivent apporter une grande sollicitude à la législation qui régit leurs colonies, et leur laisser la plus grande dose de liberté possible, pour éviter de pareilles insurrections.

Les alliances, les traités de commerce datent des temps les plus reculés. Ils ont pour but d'étendre le commerce des états qui concluent de telles transactions. Leur influence est surtout très énergique et peut avoir les conséquences les plus heureuses, lorsqu'elles écartent ou limitent la concurrence. De nos jours, où le mouvement commercial pénètre de plus en plus dans l'existence des nations et des états, et où les conditions de sa prospérité sollicitent la plus grande attention de la part des gouvernements, les traités de commerce sont un objet de haute importance. Sans doute les avantages qu'ils peuvent procurer, dépenderont toujours de certaines circonstances ; mais dans tous les cas, ils sont nécessairement du domaine de l'histoire du commerce sur lequel ils exercent une action incontestable.

Les denrées, qu'elles soient des produits naturels ou qu'elles soient créées par le travail de l'homme, doivent également nous occuper ; toutefois nous n'avons pas à les considérer en elles-mêmes, mais seulement par rapport aux variations auxquelles elles sont soumises ; par suite des modifications qui surviennent dans les mœurs, ou par suite de l'extension de l'industrie, d'une plus grande communication ou de changements dans la direction des routes commerciales. Le commerce des anciens était fort restreint : beaucoup de productions, qui sont en usage aujourd'hui, leur étaient inconnues, ou du moins elles n'étaient pas un objet de commerce, les anciens ayant un genre de vie tout différent du nôtre. Aujourd'hui le monde entier est ouvert au commerce, il pénètre dans toutes les régions du globe ; à moins d'être entravé par des prohibitions spéciales ou de rencontrer des obstacles infranchissables. Une obscurité profonde régnait dans l'antiquité sur l'origine de certaines denrées, telles que les précieuses fourrures de l'Orient, les épiceries, l'encens, certains tissus, l'ambre jaune et l'étain. La nation entre les mains de laquelle se trouvait le commerce qui se faisait avec ces objets, avait intérêt de ne point donner

d'éclaircissements à cet égard, et d'entretenir les terreurs superstitieuses qu'inspiraient les contrées d'où ils provenaient. Tant que les peuples de l'antiquité restèrent dans leurs rapports politiques primitifs, leurs notions géographiques ne purent franchir les étroites limites où elles étaient renfermées. A la vérité les Carthaginois, vers l'an 450 av. J-C., à l'époque de leur plus grande puissance, chargèrent deux voyageurs, Hannon et Himilcon, de visiter les côtes de l'Afrique et de l'Europe que baigne l'Océan : cent ans après, Pythéas et Euthymène partirent de Marseille, l'un pour suivre vers le nord, les côtes de l'Europe, route dans laquelle il avait été précédé par Himilcon; l'autre, à l'exemple d'Hannon, longea les rivès occidentales de l'Afrique : mais, d'abord il ne faut pas perdre de vue que ces voyages avaient un but purement commercial, et puis les relations des voyageurs furent altérées par les récits fabuleux du peuple. On n'avait guère de renseignement plus précis à l'égard de l'Orient. De nos jours les grandes entreprises de voyages se font dans un esprit bien différent : aujourd'hui les intérêts de la géographie marchent de front avec les avantages commerciaux. La science est de toutes les expéditions lointaines provoquées par la politique ou l'esprit de spéculation; car c'est la science qui fournit les moyens de tirer des découvertes nouvelles le plus grand profit possible et qui en perpétue la mémoire. A l'égard de certaines productions, telles que la cannelle par exemple, les temps modernes ont partagé l'ignorance des anciens, tant que la science n'a point eu dissipé aux clartés de son flambeau les ténèbres des croyances fabuleuses. C'est surtout par rapport aux découvertes de la géographie et de l'histoire naturelle que les méthodes scientifiques sont d'une haute importance : sans elles, l'industrie et le commerce ne seraient point arrivés au point où nous les voyons. Dans le précis historique qui va suivre, nous ferons connaître les noms de ces hardis voyageurs, de ces navigateurs intrépides, qui, à travers les plus grands périls, ont exploré des mers in-

connues et pénétré jusqu'aux extrémités du globe, pour briser les barrières qui arrêtaient la science géographique et ouvrir un immense horizon au regard de l'homme. Sans doute, il s'en faut que l'on ait sondé tous les mystères de la géographie et de l'histoire naturelle, mais au moins la route est frayée, et l'avenir conntinera les travaux commencés par les siècles qui nous ont précédés.

L'industrie et les fabriques tiennent une grande place dans l'histoire du commerce. Dès la plus haute antiquité, il y avait des fabriques de tissage chez les Phéniciens, les Carthaginois, les Égyptiens et les Hindous. Sans fabriques, le commerce est impossible : plus celui-ci déploiera d'activité, plus l'industrie montrera d'empressement à fournir à la consommation en produisant en gros, ce à quoi elle ne peut arriver que par les fabriques. Aussi les exigences croissantes du commerce sont-elles incompatibles avec l'institution servile des maîtrises et des corporations; aux yeux de l'homme impartial elles ne font qu'entraver l'activité humaine. Or, moins la sphère où l'homme se meut, est restreinte, plus le développement de ses forces et de son talent sera complet. L'institution des maîtrises rend l'homme esclave de son industrie, tandis qu'au contraire il doit rester maître de son activité : la liberté le force à n'avoir recours qu'à lui-même et lui procure une position indépendante, mais où il ne peut compter que sur ses propres moyens. Aussi la plus grande dose du bien-être se trouve dans les États, où le commerce est florissant et où chaque individu peut utiliser son travail et ses facultés sans nulle entrave. Un fait qui constate l'immense influence que les progrès de l'industrie manufacturière ont eue sur l'activité de l'homme, ce sont les perfectionnements prodigieux apportés à la construction des machines. Les inventions de l'art mécanique, à leur tour, ont profondément modifié la vie industrielle; elle en est désormais inséparable, témoins les états où l'introduction des machines a été négligée, et qui dès lors ont été

surpassés dans toutes les branches de productions par des nations plus actives ; ils auront de la peine à relever la situation de leurs fabriques. Tous les efforts qu'on tentera dans ce but, sont subordonnés à l'application des découvertes mécaniques et à la participation au commerce extérieur[1].

L'argent (le numéraire) est nécessairement de notre ressort : c'est un agent puissant, qui éveille et stimule l'activité de l'homme, et les variations que le métal monnayé subit dans ses rapports avec la vie et le commerce sont du domaine de l'histoire. Dans l'antiquité le numéraire jouait un rôle plus important, il avait une puissance plus exclusive que de nos jours. Toutes les fois que les affaires ne se faisaient pas par voie d'échange, les marchandises se payaient au comptant, du moins chez les Grecs et chez les Romains, ce qui devait singulièrement entraver les transactions commerciales. Quant aux assignats, il y en avait bien chez les changeurs à Rome ; mais on ne s'en servait dans le commerce que depuis le moyen âge. Ce fut là le germe d'une immense progrès, qui ne devait fructifier que plus tard, lorsque les Portugais eurent trouvé le chemin des Indes-Orientales, en doublant le Cap de Bonne-Espérance, et surtout après la découverte de l'Amérique. Le papier monnaie, les billets de banques, effets du gouvernement, et les billets, rentrent dans la même catégorie. L'autorité peut en abuser facilement pour accroître outre mesure les

[1] La plupart des inventions mécaniques les plus remarquables sont dues à de simples ouvriers. Examinez une manufacture de coton, et voyez quels noms se présentent à vos souvenirs. C'est d'abord Jean Wyatt, ouvrier obscur, dans un petit village près de Leichtfield, qui obtint par des moyens mécaniques le premier écheveau de fil, qui ne soit pas dû aux doigts d'une fileuse ; vient ensuite Richard Arkwirgh, simple perruquier de village, qui inventa le banc à broche, la carde sans fin, et les mécanismes propres à l'étirage et au tordage du coton ; à peu près à la même époque, James Argreaves, pauvre charpentier du comté de Laucastre ne sachant ni lire ni écrire, invente la *Spiuning jenny :* enfin c'est Samuel Croupton, autre ouvrier qui combinant avec adresse les deux dernières inventions produit une machine plus parfaite, que les deux autres, la *mull-jenny*.
(*Note du Traducteur.*)

dettes de l'état, le papier monnayé amène souvent un agiotage effréné. C'est un inconvénient que nous ne pouvons que signaler en passant. Plus la dette politique grossit à l'extérieur, c'est à dire en dehors de l'état, plus la fortune nationale doit souffrir par suite de l'amortissement, parce que les sommes que l'on y consacre, ne reviennent pas dans le pays par la même voie.

Les premiers assignats gravés sur bois dans la Tartarie orientale, ainsi que les premiers établissements créés pour l'émission du papier monnaie, datent de l'an 1155 de notre ère. *Wilhelm Ruisbrock*, moine franciscain, né en Brabant, plus connu sous le nom de *Rubruquis*, chargé d'une mission apostolique en Asie, pénétra jusque dans la Chine : il y trouva un papier monnayé, qu'il appela *Carta de Gambasio*, sur lequel étaient tracés certains caractères, chinois selon toute apparence. *Roger Bacon*, contemporain de Ruisbrock, et qui avait lu la relation du voyage du moine Franciscain *Giovanni Piano Carpini*, envoyé quelques années auparavant (1246) auprès du khan de Kipschack, fait mention de ces caractères dans son livre intitulé *Opus maïus* : ce livre, rempli de faits curieux, concernant la géographie et l'histoire naturelle, a précédé de 140 ans l'ouvrage de *Pierre d'Ailly : Imago mundi;* que Colomb étudiait assidument. Ce fut dix-huit ans après le voyage de Ruisbrock, que le célèbre Vénitien *Marc-Pol* visita l'Asie orientale : il y trouva également le papier monnaie en question : de plus il indique les procédés à l'aide desquels on imprimait sur le papier les caractères que l'on y remarquait. Josaphat Barbaro fut député vers le roi de Perse, en 1406. C'est de cette année que, selon l'opinion le plus généralement adoptée, date l'invention de l'imprimerie. *J. Barbaro* parle lui aussi, de cette monnaie, qui avait été introduite en Chine, par les Mongols; il donne sur son usage les renseignements suivants qui ne sont pas sans intérêt: *In quel luogo si spende moneta di carta laquale ogn'anno, muta con nuova stampa, e la moneta vecchia, in capo del anno, se porta alla zecca dove gle data altra tanta*

di nova bella, pagando tutta via due per centi di moneta d'argento buona.

L'usage des traites et lettres de change introduisit dans les transactions commerciales des facillités dont on n'avait pas eu d'idée jusque là. Ce qui a donné lieu à l'invention des lettres de change ce sont les difficultés et les embarras qu'occasionne le transport d'une forte masse de métal monnayé à des distances considérables, et la différence des monnaies en usage dans les divers pays, par rapport à la valeur nominale, et intrinsèque, au poids et à la dénomination. Il y a eu des changeurs à Rome du temps où sa domination s'étendait sur la plus grande partie de la terre connue alors; toutefois l'apparition des changeurs dans le monde commercial ne date que de la dernière moitié du douxième siècle. Les systèmes monétaires dans les divers états marchands, notamment dans les républiques italiennes et les villes anséatiques étaient tellement compliqués, que le métier de changeur offrait de grandes difficultés et qu'il exigeait des connaissances variées qui ne pouvaient s'acquérir que par l'expérience et la pratique des affaires. Aussi y avait-il peu de changeurs dans les commencements. On les appela Lombards, du pays où leur industrie avait pris naissance. Leur habileté et leurs connaissances les mettaient à même d'acquérir de grandes richesses, qui leur donnaient une certaine influence politique, par les avances qu'ils avaient occasion de faire aux maisons souveraines. Puis vinrent les banques de dépôt et les banques d'escompte. Des paiements pour marchandises fournies s'effectuaient facilement à de grandes distances depuis l'introduction des lettres de change. Cette invention qui a changé la face du commerce, remonte au treizième siècle : on l'attribue aux Juifs et aux marchands italiens [1]. Ce nom vient de ce que cet écrit avait d'abord la forme d'une lettre. Ce

[1] Il faudrait pourtant s'entendre; les juifs sont-ils les inventeurs de la lettre de change, ou bien les marchands italiens? quelle différence y a t-il entre un juif et un marchand italien au reste. (*Note du Traducteur.*)

fut en Espagne et en Italie, que l'usage des lettres de change commença à se répandre : à Venise, Gênes et Barcelone, elles donnaient lieu à un plus grand mouvement d'affaires, auquel d'autres villes de commerce prirent part. Nous voyons qu'en 1246, le Pape Innocent IV avança vingt-cinq mille marcs d'argent à *Henri Raspe*, Landgrave de Thuringe, et les fit compter à une maison de Venise ; celle-ci fournit en échange un mandat payable à Francfort sur le Mein, où le fondé de pouvoir du Landgrave vint toucher la somme. Dans l'histoire d'Angleterre, nous trouvons un fait également très ancien constatant l'emploi du même procédé commercial. Le pape s'était brouillé avec Manfred, roi de Sicile, il donna le royaume à Edmond, second fils de Henri II, roi d'Angleterre, à condition que celui-ci supporterait les frais : l'expédition échoua. Les marchands de Vienne et de Florence qui avaient avancé l'argent, furent remboursés en lettres de change, tirées sur les prélats anglais ; ceux-ci ayant refusé d'y faire honneur, le Pape les contraignit, sous peine d'excommunication, de payer le capital avec les intérêts. Du reste l'apparition des lettres de change en Angleterre est postérieure à la première moitié du quinzième siècle ; dès l'année 1394 le magistrat de Barcelone publie un arrêté dont une disposition portait que les lettres de change doivent être acceptées vingt-quatre heures après la présentation ; ce qui prouve combien les transactions étaient actives en Espagne et combien l'Angleterre était arriérée [1].

A la même époque en Angleterre, en France, et dans d'autres grands états de l'Europe on vit naître une industrie qui a quelque analogie avec celle des Lombards, et qui bientôt devint indispensable tant pour les grandes opérations commerciales que pour le commerce en détail et pour les besoins de la vie ordinaire : c'est l'industrie des orfèvres. A cette époque

[1] La date d'une telle découvertes comme dit très bien M. Blanqui ne saurait avoir qu'un simple attrait de curiosité. (*Note du Traducteur.*)

ils ne se bornaient pas à fabriquer des objets en or, ou en argent, ils s'occupaient aussi du change des monnaies étrangères contre celles du pays. Il s'en faut qu'à cette époque, la fabrication des monnaies présentât les mêmes garanties que de nos jours ; elle donnait souvent lieu à des spéculations frauduleuses. Poussés par la cupidité, par le goût effréné de la dépense, les souverains et tous ceux qui avaient droit de fabrication se permettaient de faire battre des monnaies auxquelles ils donnaient une valeur fictive bien supérieure à leur valeur réelle, sans avoir égard au préjudice qui en résultait pour le crédit public. Ces abus étaient surtout très fréquents dans les états et les villes où une féodalité toute puissante opprimait les classes inférieures, et où il n'y avait que de faibles relations commerciales. On parvenait bien dans ce temps là à mettre en circulation les monnaies ainsi falsifiées, mais elles n'étaient pas reçues partout au taux d'émission. Dans ce cas il fallait l'échanger avec perte chez les orfèvres contre des pièces de bon aloi, et cette opération donnait des bénéfices considérables aux changeurs. En outre, les orfèvres échangeaient contre les espèces courantes l'argent importé sur la place par des marchands venant de l'étranger.

Les orfèvres et les Lombards possédaient de grandes richesses métalliques. Les Lombards tenaient en réserve les monnaies étrangères qui servaient aux marchands de la place dans leurs opérations avec les étrangers, chez les orfèvres au contraire on trouvait les espèces courantes, et c'était chez eux que venaient se pourvoir les marchands étrangers dans les affaires qu'ils faisaient sur la place. Sans les Lombards et les orfèvres, les opérations de quelque importance n'étaient guère possibles. Mais comme nous l'avons dit plus haut, l'introduction des lettres de change, les traites ainsi que la création des banques changèrent cette situation du commerce.

La fabrication des monnaies, la législation qui la régit, leur valeur et leur titre, tout cela rentre dans la spécialité

de l'économie politique. Toutefois l'argent ou le numéraire comme moyen d'échange, et par l'attrait de sa possession, joue un rôle si important dans la vie des individus et des nations, qu'il faut nécessairement en tenir compte dans une histoire du commerce. On sait que les métaux monétaires sont l'or, l'argent et le cuivre; on les extrait du sein de la terre, et il se trouve des rivières qui les charrient en paillettes. Dans le moyen-âge, comme dans l'antiquité, l'art des mines s'arrêtait à la surface du globe ; aussi le produit de l'exploitation était-il minime ; toutefois il était suffisant pour les besoins d'une société, où la vie était simple et dont les transactions étaient rares et peu actives. On attachait moins de prix à la possession des trésors métalliques, parce qu'on n'apprit à estimer à leur valeur que plus tard, quand le commerce eût pris un plus grand développement. A cette époque il exerçait ainsi que l'industrie une influence à peine sensible sur la prospérité générale : on les considérait comme une affaire purement particulière, et leurs efforts étaient souvent payés par le mépris. La masse du numéraire en circulation eut d'abord peu d'importance : elle ne s'accrut que quand les progrès de l'industrie manufacturière, commerciale et agricole exigèrent l'emploi de capitaux plus considérables, dès lors on s'habitua à regarder l'argent comme signe représentatif de la richesse ; et bientôt on fit une application plus utile des métaux. C'est un fait qu'à l'époque où l'exploitation des mines d'argent de Freiberg en Misnie fut la plus productive, la ville de Zwickau vendait des lingots d'argent aux Vénitiens, ce qui diminuait nécessairement la masse de métal qui était en circulation : bien plus, les ouvriers mineurs étaient payés en argent non monnayé. Ce fait suffit pour prouver qu'en ce temps là, le placement des capitaux était impossible en Misnie, et que l'on ne se rendait pas compte de la valeur de l'argent. Le commerce de Leipzig n'était pas assez entreprenant pour employer l'argent que produisait le pays dans l'intérêt du pays; d'ail-

leurs l'activité du peuple des villes et des campagnes était entravée par la tyrannie féodale. Le pays devint une proie facile pour l'industrie des Neerlandais et pour la cupidité de Venise.

Il en était de même partout où les mêmes inconvénients subsistaient. Le peuple était à peu près esclave, et vivait dans la misère; les seigneurs, l'aristocratie féodale ainsi que les princes sortis de son sein n'étaient guères plus riches en numéraire. Les terres exploitées d'une façon inintelligente rendaient de minces revenus ; si des péages subsistaient en grand nombre, on aurait tort d'en conclure qu'il y ait eu un grand mouvement commercial : c'étaient au contraire des impôts onéreux, qui en paralysaient l'essor, et auxquels l'aristocratie féodale, comme propriétaire du sol, se croyait autorisée.

Ce simple fait que nous fournit l'histoire de Misnie répand quelque jour sur un objet, qu'en général l'on n'apprécie pas suffisamment. Au milieu des richesses que les montagnes versaient sur le pays, le peuple mourait de faim. Les produits de l'agriculture suffisaient à peine aux besoins les plus pressants ; ce que produisait l'éducation des bestiaux, était également en disproportion avec la consommation. Il n'y avait que l'élève des moutons qui procurait quelques avantages, la laine étant utilisée pour le tissage dans le pays.

Toutefois ces avantages ne peuvent soutenir la comparaison avec ce que rapporte aujourd'hui l'élève des troupeaux. Malgré les faibles ressources de l'industrie et de l'agriculture, on se livrait avec frénésie aux excès de la table, on dépensait de fortes sommes en vêtements précieux, pour lesquels il fallait faire venir à grands frais les étoffes de l'étranger; aussi l'on n'attachait point à la possession de ce précieux métal une importance plus haute ou pour mieux dire, plus générale : c'était un moyen de se procurer des jouissances, rien de plus. On ne songeait pas à l'appliquer au perfectionnement de l'industrie, qui ne pouvait prendre l'essor, parce que le

commerce languissait. De ces prodigalités il ne revenait même rien à l'agriculture : au contraire elles lui portaient préjudice, la consommation qu'elles amenaient, étant en désaccord avec la production. Tous les ans, une cherté excessive alternait avec un bon marché démesuré : on vit même dans le courant d'une seule année, les prix des céréales passer du taux le plus bas au chiffre le plus élevé, comme par exemple en 1491 où le froment valut depuis quatre gros, prix ordinaire jusqu'à soixante gros. Les oscillations dans les prix de cette denrée ne pouvaient influer que d'une manière funeste sur la culture du sol et sur l'activité du cultivateur, qui ne trouvait pas d'ailleurs dans son état des motifs pour se mettre de tout cœur au travail. Les consommateurs à leur tour se ressentaient des souffrances de l'industrie agricole. Sans doute les guerres fréquentes qui désolaient le pays, les temps de sécheresse ou les inondations pouvaient occasionner la hausse excessive de prix et la disette : mais la cause essentielle de l'état de gêne où languissait le pays, il faut la chercher dans le manque absolu d'un commerce vivifiant, ainsi que dans l'état de servitude où étaient réduites les classes pauvres : c'est ce qui fut cause que les richesses minérales se concentraient entre les mains de quelques seigneurs et propriétaires de mines. La conséquence inévitable d'une telle disproportion, qui ne pouvait se compenser que par l'activité du commerce et de l'industrie, c'est précisément le relâchement dans les mœurs que nous venons de signaler. Ce que la culture du sol rendait annuellement en céréales et autres denrées, se consommait sans qu'il fût possible de conserver le surplus des années fertiles pour parer aux éventualités de l'avenir; l'économie politique qui dans sa prévoyance, aurait pu prendre des mesures pour remédier à ces inconvénients, n'existait pas dans ces temps d'aristocratie féodale. Les métaux qu'on retirait des mines, ne venaient point augmenter la masse des capitaux du pays; sa seule richesse consistait dans le produit annuel du sol, dont l'importance soumise à l'influence de causes éventuelles,

variait contiunellement. Dans les années fertiles l'excédent de production, ne trouvait point d'acheteurs qui le mît en réserve : le paysan, dépourvu de moyens pécuniaires ne pouvait y songer, vu le bas prix des céréales quand la récolte avait été bonne. De cette manière dans les années de disette, on manquait de provisions, la cherté s'établissait sur les denrées : par contre, les bonnes récoltes ne profitaient point, par suite de la baisse de prix qu'elles amenaient.

Ce n'est pas seulement le pays de Misnie qui se trouvait dans une condition si fâcheuse, tant que les priviléges de l'aristocratie féodale subsistèrent dans toute leur étendue : il en était à peu près de même partout ailleurs, notamment dans la Grande-Bretagne, qui depuis, s'est placée à la tête des états par sa puissance commerciale et politique. Nous en voyons la preuve dans son histoire, que ses écrivains ont toujours soin de ramener aux faits commerciaux et industriels. Il n'y a guère de pays dont le commerce et tout ce qui s'y rattache, nous soit aussi bien connu dans tous ses détails. L'agriculture et l'éducation du bétail ne pouvaient y prendre un mouvement ascendant à cause des continuelles variations que subissaient le prix des céréales. Ce fut le commerce qui les tira de cet état de torpeur, en créant des besoins qui donnèrent naissance à l'industrie. Son influence sur l'agriculture en augmenta les produits, et en satisfaisant à de plus grandes exigences [1], améliora la condition morale des classes agricoles.

De ces observations fondées sur les faits nous concluons, en rappelant l'exemple précédemment cité des habitants de Gerrha, que contrairement à l'opinion généralement reçue ni l'or, ni l'argent ni même la fertilité du sol ne constituent la richesse d'un peuple s'il ne sait en tirer parti. L'industrie seule est la véritable source de la prospérité, parce qu'elle produit la propriété. Des recherches faites avec le plus grand soin ont établi ; que les métaux précieux ne peuvent compter que pour la centième

[1] V. W. Jacobi *De la production et de la consommation des métaux.*

partie de la richesse d'un pays ; chez une nation industrieuse et florissante, ce rapport se réduira encore, parce que la propriété matérielle augmente continuellement de valeur. Au fond on exagère beaucoup la valeur réelle de l'or et de l'argent, quoique l'augmentation du numéraire en faisant hausser les prix, puisse amener la richesse. Toutefois cette influence se compense à mesure que se développe l'industrie, qui continue à produire, du moment que l'esprit industriel s'est propagé dans le pays ; c'est la production, qui en raison des débouchés qu'elle trouve pour faire écouler ses produits, amène la richesse : celle-ci fait marcher l'industrie et le commerce, qui à leur tour augmentent la masse des capitaux. L'industrie est le terrain sur lequel naît et se développe la prospérité générale, pourvu que le commerce puisse opérer sans entrave.

Que si l'on demande pourquoi les métaux monnayés sont généralement employés comme moyen d'échange, cet usage subsistant depuis des milliers d'années, la seule réponse à faire à cette question, c'est de dire que les métaux offrent un maniement commode par la facilité de les diviser par fraction minime, et c'est sans doute là le motif qui décida l'industrie marchande à les adopter. Le temps en a depuis perfectionné l'usage, et de nos jours c'est presque partout le signe représentatif des valeurs. Quant au papier monnayé et aux banques, bien que l'utilité pour les besoins du commerce en soit incontestable, nous n'avons pas à les traiter ici, ces deux objets d'études étant du ressort de l'économie politique.

L'histoire du commerce s'éclaire de plus des renseignements statistiques sur les populations, dans les diverses périodes de leur histoire ; ces renseignements leur sont utiles en ce que l'accroissement ou la diminution de la population d'un pays quelconque, ou en particulier des villes commerçantes et manufacturières et des villages environnants lui fournissent des preuves positives du développement ou du dépérissement de l'industrie et du commerce, et de leur influence sur la position des classes populaires. Pour compléter ces données,

il faut y faire entrer la statistique, l'agriculture et l'éducation des bestiaux.

Les changements qui modifient l'exploitation agricole, dépendent de l'industrie et du mouvement général des affaires: la prospérité de la culture du sol et de l'élève du bétail se règlent sur la facilité plus ou moins grande de placer leurs produits. Sans doute on ne peut adopter comme un fait décisif, une diminution anormale qui surviendrait dans les éléments statistiques par suite d'une grande mortalité, de la guerre ou d'autres événements fortuits. C'est la marche régulière et pacifique des choses qui seule sert de base aux calculs de la science, à moins toutefois que l'état des conjonctures commerciales, ne donne de l'importance aux événements extraordinaires. Du reste l'histoire du commerce repose en général sur des faits statistiques, qui se rapportent à l'exportation, l'importation, la navigation, les marchandises, la population, etc.

Jusqu'à présent nous avons envisagé le commerce sous les faces principales qui en font un objet d'investigations historiques; de nos jours on s'est attaché à le faire entrer dans l'enseignement. Dès les premiers temps la politique a cherché à diriger la marche et l'action du négoce. Les études, les travaux entrepris dans ce but, constituent ce qu'on appelle la politique commerciale; ce ne fut que dans les temps modernes qu'on réussit à faire du commerce un objet d'instruction, parce que l'expérience en avait reconnu la haute importance pour la vie des peuples. Au professeur Busch revient l'honneur d'avoir créé le premier établissement d'éducation commerciale: ce fut l'Académie du commerce, fondée à Hambourg en 1768. On vit successivement se former des établissements semblables dans d'autres villes, et aujourd'hui leur nombre va toujours croissant, parce que le besoin s'en fait sentir plus vivement tous les jours. Il serait parfaitement déplacé ici d'exposer en détail un plan d'études appropriées à ces sortes d'institutions: mais il est urgent de faire observer que le commerce dans son état actuel, exige des connaissances solides

de la part de tout individu qui prétend en faire sa vocation.

Les connaissances spéciales et le développement intellectuel qui en est la suite, étendent et fortifient le talent; l'intelligence assied la vie pratique sur une base plus large et plus sûre. Sans doute les écoles de commerce ne peuvent qu'ébaucher une instruction que l'expérience complètera; mais plus le terrain aura été labouré, et plus la récolte sera abondante; et à mesure que les entraves de la routine, du faux savoir et des préjugés tomberont, le commerce pourra se mouvoir avec plus de liberté, et prendre un essor plus vigoureux et plus hardi. Le véritable commerçant, le commerçant instruit, qui domine la vaste scène de sa vocation avec toute l'énergie, que lui donne la conscience de ses forces, occupe une position bien élevée, et son regard plonge bien avant dans l'avenir. Les peuples séparés par de vastes espaces et des mers inhospitalières, il les met en communication; et par l'échange mutuel de leurs richesses, échange qui s'éffectue par son intermédiaire, ils apprennent à se regarder comme frères. La terre est la patrie de l'humanité.

Les écoles[1] primaires supérieures, les écoles industrielles et polytechniques, sont également du ressort du négociant; car c'est à ces établissements qu'on doit l'espèce d'éducation qui seule peut répondre aux exigences plus élevées de notre époque, dans toutes les professions ainsi que dans l'industrie. Avant que le mouvement imprimé aux esprits ne fût aussi énergique qu'il l'est aujourd'hui, où tous les rapports de la vie sociale, par une liaison toujours plus étroite, concourent avec un élan prodigieux à former un grand tout organique, les leçons de l'habitude pouvaient suffire, bien que de sa nature, elle soit dans l'impuissance de répondre aux besoins d'une instruction générale.

[1] M. Balbi et bien d'autres après lui ont traduit le mot *Realschule* par *Ecole Royale;* aussi les géographes placent des écoles royales partout, dans l'électorat de Hesse, dans le grand-duché de Darmstadt; mais *Real* vient du latin : enseignement réel, c'est-à-dire des faits positifs enseignement industriel.

(*Note du Traducteur.*)

L'étude et l'expérience se complètent réciproquement. Réunies, elles éveillent, fortifient et mûrissent les facultés de l'homme, et lui font franchir l'horizon étroit de la routine et des préjugés qui entravent l'essor de l'industrie et l'enchaînement même complètement. Celui qui dans l'expérience cherche autre chose que la connaissance des usages reçus, et qui s'en contente, celui-là assurément n'en apprécie nullement la haute valeur; c'est à tort qu'il confond l'expérience avec la routine. L'expérience ne charge pas l'homme d'entraves, bien au contraire elle affranchit ses forces et son activité. Le négociant qui se pénètre de ces sentiments nobles et généreux, en se vouant à sa profession, sera le bienfaiteur de l'humanité; car le commerce répand les bienfaits de la civilisation sur le monde entier.

L'histoire, en s'occupant des variations qu'a subies le commerce doit non seulement tenir compte de toutes les circonstances, et de tous les événements qui en ont déterminé la direction, la marche et l'état, mais de plus il faut qu'elle examine l'importance commerciale et industrielle de tous les peuples et de tous les pays, soit qu'ils aient cultivé le commerce, soit qu'ils l'aient méprisé ou négligé, soit que la force des événements politiques l'ait fait passer d'une contrée dans une autre. C'est à toutes ces circonstances que tiennent les phases diverses de son développement. Si on en divise l'histoire en périodes, c'est en partie pour donner des points d'arrêt à l'attention du lecteur, mais c'est surtout, pour fixer les époques où, par l'influence de diverses circonstances, principalement par l'élargissement de la scène où il l'exerçait, de nouvelles routes lui furent ouvertes, où l'état et la marche de l'industrie commerciale durent changer avec ses procédés et ses moyens. D'ordinaire on divise l'histoire du commerce en trois parties qui sont : histoire ancienne, histoire du moyen âge, et enfin histoire moderne ; de telle sorte que la première période embrasse le commerce des anciens peuples jusqu'à la chute de l'empire romain, et jusqu'à

l'apparition des Arabes sur la scène du monde ; la seconde comprend les siècles qui ont précédé la découverte de la route maritime des Indes orientales et celle de l'Amérique ; la troisième enfin, les temps modernes jusqu'à nos jours.

Au premier aspect, cette division est logique et suffisante, et pourtant nous la rejetons ; empruntée à l'histoire politique, elle ne trouve point sa justification dans la nature et dans les modifications du commerce, les seuls éléments qui doivent nous guider dans la fixation des époques de l'histoire qui nous occupe.

Assurément il peut nous être fort indifférent que tel ou tel peuple, dans le cours des siècles, se soit emparé du commerce, si celui-ci est toujours resté dans les mêmes conditions ; mais ce qui nous importe, c'est de savoir en quel temps il a changé de direction, quand son activité a pris un mouvement d'ascension très marqué, indépendamment des causes qui ont amené ce résultat, causes qui toutefois ne peuvent être négligées. Sous ce point de vue, il n'y a qu'un seul événement qui ait produit une révolution commerciale : c'est la découverte de l'Amérique ; c'est le seul qui fasse époque dans l'histoire du commerce. Cette opinion n'est pas nouvelle, et n'a pas besoin d'être justifiée ; nous nous bornerons à faire remarquer que cet événement fait ressortir l'importance des découvertes géographiques pour le commerce. Ainsi que l'histoire des peuples et des sciences, des arts et des découvertes, l'histoire du commerce a ses époques et ses périodes, dont la détermination ne dépend pas d'hypothèses arbitraires ou superficielles. Nul doute que pour trouver les époques caractéristiques de son développement, il ne faille le considérer dans ses relations avec l'histoire politique ; mais vouloir subordonner ces époques à la possession exclusive du commerce par tel ou tel peuple, c'est méconnaître la nature toute cosmopolite du commerce.

La découverte de l'Amérique fit tomber les barrières qui le circonscrivaient dans une sphère étroite, et ouvrit le monde

3

entier à ses spéculations. Que si nous nous enquérons des peuples marchands, c'est en partie pour examiner à quel degré de grandeur et d'opulence ils se sont élevés, pour apprécier leurs procédés et leurs ressources, et les produits de leur activité; c'est aussi pour étudier les phases successives du commerce chez les différentes nations, chaque siècle contribuant pour sa part à la solution du grand problème. Ces études constatent que le commerce n'a rempli ses destinées dans toute leur étendue, que du moment où l'homme ouvrit les solitudes orageuses de l'océan, et où il dût songer à trouver le moyen de dompter les éléments. Si donc il est question du commerce du moyen âge, c'est dans le but d'explorer la condition de l'industrie commerciale à cette époque, qui nous offre d'ailleurs des particularités si curieuses dans l'existence politique des peuples. Le moyen âge ne présente pas d'événements d'une influence décisive dans l'histoire commerciale.

Les croisades, il est vrai, mirent en mouvement l'Allemagne et les pays limitrophes, ce qui amena de nouveaux rapports politiques; elles procurèrent aux nations occidentales une connaissance plus exacte de l'Orient, mais le commerce n'en demeura pas moins stationnaire. La longue durée de la première période, telle que nous l'établissons et qui commence bien avant l'ère chrétienne, ne peut former d'objection sérieuse contre la division que nous avons adoptée; la seconde période embrasse un temps illimité.

Les considérations suivantes tirées de Heeren trouvent naturellement leur place ici: « Tant que la partie connue du globe se restreignit aux trois continents que nous désignons sous le nom d'ancien monde, les routes, et les institutions du commerce durent différer essentiellement de celles de nos jours. Pas de grande mer qui séparât ces trois continents; ils se touchaient ou ils étaient très rapprochés l'un de l'autre. La mer qu'ils renfermaient, la Méditerranée, n'avait qu'une étendue assez bornée. Voilà ce qui nous explique le caractère spécial du commerce des anciens; c'était avant tout un

commerce de terre ; celui de mer n'était qu'accessoire : l'inverse a lieu chez les modernes. Nous sommes habitués à regarder comme marchant de concert les progrès de la navigation et ceux du commerce, et à établir les premiers comme mesure des derniers; mais cette mesure ne peut s'appliquer en aucune manière aux temps anciens. Si active que pût être la navigation sur la Méditerranée et sur quelques côtes, elle ne servait après tout qu'à continuer et faciliter le commerce de terre, et à transporter les denrées.

« La découverte de l'Amérique seule a fait naître et rendu possible un grand commerce maritime. Jusque là, dans l'antiquité comme au moyen âge, la marche du commerce demeura généralement la même; cet événement seul fait époque dans son histoire. La grande route de l'Orient en Europe et en Afrique, pouvait subir des variations partielles dans sa direction, en déviant de la ligne droite, mais elle resta la même dans son ensemble et le commerce qui se faisait par cette route, resta toujours le commerce principal. Aussi est-il permis de douter qu'il eût suffi de doubler la pointe méridionnale de l'Afrique pour effectuer ce changement immense et universel. La navigation des Indes serait restée peut être longtemps encore ce qu'elle était dans le principe, un simple cabotage.

» Mais la découverte de l'Amérique, aurait à elle seule changé le commerce, quand bien même elle n'eût pas été secondée par d'autres événements. On ne pouvait arriver à ce nouveau monde, ni par une route de terre, ni en naviguant le long des côtes ou d'île en île. Ou il fallait renoncer complètement à cette découverte et à ses conséquences incalculables, ou il fallait que l'homme eût le courage de braver l'océan. Les ports de la Méditerranée furent bientôt déserts, du moment que les peuples des côtes occidentales de l'Europe ouvrirent les leurs aux flottes des deux Indes; et l'océan se remit en possession de ses droits originaires, qui l'appelaient à devenir la grande route du commerce général. »

Successivement se développèrent dans le commerce ces germes qui devaient en fructifiant, le préparer au grand changement qui allait survenir. L'activité et l'industrie des marchands en Italie et dans les villes anséatiques inventèrent des moyens, tels que : lettres de change, change de monnaie, tenue de livres, postes, etc., qui facilitèrent singulièrement les transactions du trafic et en assurèrent la sécurité. La fabrication du papier de chiffons, n'est pas sans quelque importance. Précédemment on écrivait sur des tablettes de bois, ou sur des peaux de bêtes ou parchemin, ou sur des bandes de papyrus : l'invention même de la cire à cacheter n'est pas tout à fait indifférente. Mais tout cela ne suffisait pas pour faire sortir le commerce de la sphère étroite où il se trouvait depuis tant de siècles : il fallait des événements d'un tout autre poids pour amener ce résultat. Avec quelque sûreté que le commerce pût se mouvoir dans ces routes frayées, il laissait l'esprit humain dans une espèce de malaise, il éveillait en lui une curiosité ardente dont nous verrons les suites se manifester dans notre résumé des découvertes géographiques. La science se sentit à l'étroit sur la petite portion connue du globe au milieu des ténèbres qui l'entourèrent jusqu'à la découverte de l'Amérique ; cette incertitude alimentait ses méditations sur la forme et la grandeur du globe ; on brûlait de s'élancer hardiment vers des plages inconnues que couvrait une nuit profonde, et d'acquérir des notions certaines sur des terres, des mers et des îles dont on entrevoyait l'existence.

Ces brûlantes aspirations entraînèrent à plusieurs reprises des hommes audacieux à travers l'immensité de l'océan. Ce fut à la fin du quinzième siècle, que, grâce à la réunion de circonstances et d'événements favorables, on découvrit les terres équinoxiales de l'Amérique. Quelques années auparavant, le Portugais Vasco de Gama avait trouvé, en doublant la pointe méridionale de l'Afrique, la route maritime des Indes.

De cette époque et de ces événements, date le commerce général des modernes, le commerce du monde. Chez tel ou

tel peuple, se présentent sans doute des moments critiques où son commerce prend un mouvement plus marqué soit d'ascension soit de décadence; mais le commerce que fait un peuple quelconque ne se rattache que comme partie à l'ensemble, qui réunit les peuples de la terre et étend la civilisation sur le monde entier.

Nous avons tracé le cadre et les premier linéaments d'un immense tableau; il fallait faire ressortir dans son ensemble le caractère du sujet qui nous occupe, comme nous venons de le faire, afin qu'on pût tout d'abord en comprendre la haute importance. Puisse une appréciation exacte du commerce se répandre de plus en plus! Puisse-t-il trouver tous les encouragements qu'il mérite! C'est de là que dépend le bonheur du monde. C'est sur lui que reposent les plus hauts intérêts de l'humanité. Assurément les monopoles, les droits d'entrée, les mille cupidités du fisc ou du privilége ne sont pour lui que des soutiens apparents; sa prospérité même en fera justice, et il ne tardera pas à doubler ses forces sous l'égide de cette liberté bien entendue, qui donne l'essor aux forces et à l'intelligence de l'homme.

CHAPITRE II.

Géographie et statistique depuis les temps les plus reculés jusqu'à la découverte de l'Amérique.

Après avoir envisagé le commerce dans ses rapports avec l'histoire, rapports qui sont inhérents à sa nature, nous avons à nous occuper maintenant des sciences géographiques qui se lient étroitement à son développement et à son extension, puisque ce sont elles qui lui ouvrent la scène où son activité s'exerce. Le commerce étranger, général, resta de tout temps limité aux parties les plus connues du globe. Avec toute son audace, il veut pouvoir compter sur la réussite de ses entre-

prises, et des courses aventureuses à travers des contrées inconnues, seraient en opposition avec sa nature et son but en raison même des périls qui y sont attachés. Il suit le mouvement intellectuel de son époque : à mesure que celle-ci marche en avant et que la sphère de ses idées s'étend, il prend part à ses progrès ; aussi le domaine du commerce s'agrandit-il nécessairement avec celui de la géographie.

Les notions géographiques demeurèrent dans les premiers temps restreintes à une très petite partie du globe. Vouloir indiquer les commencements de la science serait tenter l'impossible ; de même que l'origine et la dispersion du genre humain, elle se perd dans les ténèbres impénétrables des premiers âges. Nous n'avons commencé à la connaître que dans un certain état de développement. Nos premiers renseignements géographiques, nous les devons aux Grecs, les pères de la civilisation qui, par leur intermédiaire, nous est arrivée de l'Orient. Toutefois nous avons des raisons de supposer que, ce n'est pas exclusivement à leur propres observations, mais, en grande partie, à leurs relations avec les peuples étrangers qu'ils devaient leurs connaissances. Dès les premiers temps, ces connaissances ont dépassé dans toutes les directions la péninsule qu'ils habitaient ; toutefois elles ne s'étendaient pas fort loin ; témoin la croyance populaire qui supposait que l'oracle de Delphes occupait le point central du globe. Nous ne savons à quelle époque l'oracle et la croyance qui s'y rattachait, prirent naissance : sans aucun doute, il faut en chercher l'origine dans cette haute antiquité dont la nuit n'est éclairée que par de faibles lueurs. En tout cas, si cette croyance est la marque d'une ignorance profonde, d'un état intellectuel peu avancé, elle suppose également un manque absolu de relations commerciales chez le peuple de qui elle provenait. Peu à peu elle dut perdre de son autorité primitive, lorsque des rapports s'établirent avec les différents peuples étrangers qui passèrent en Grèce. Les nautonniers les moins habiles pouvaient tenter ces migrations au

moyen des nombreuses îles disséminées dans l'Archipel. Par quelle voie et en quel temps, le commerce commença-t-il à s'établir entre la Grèce et les pays voisins, c'est là un mystère pour nous, comme bien d'autres faits de l'antiquité que la science ou la curiosité ont vainement pensé à sonder. On a contesté, faute de faits à l'appui, la véracité des traditions qui rapportent que des étrangers abordèrent sur différents points de la Grèce. Mais s'il n'est pas possible de fixer exactement l'époque de ces pérégrinations, elles s'accordent du moins très bien, avec les commencements du commerce maritime des Égyptiens et des Phéniciens. Ils y trouvaient beaucoup de choses dont leur négoce pouvait tirer parti. Suivant ces récits, Cécrops, natif de Saïs, dans la basse Égypte vint dans l'Attique où il fonda l'antique citadelle appelée Cécropia; plus tard Danaüs, né à Chemmis, dans la haute Égypte, se rendit à Argos. Pélops, originaire de la Lydie, pays de l'Asie mineure s'établit à Pise sur les bords de l'Alphée dans la partie occidentale du Péloponèse; enfin Cadmus, phénicien d'origine, vint à Thèbes en Béotie, et il y bâtit la citadelle Cadmeia.

Nous n'avons pas à rechercher ici, jusqu'à quel point, les événements d'une époque ensevelie dans la nuit du passé, peuvent être révoqués en doute; mais si nous examinons attentivement les traits les plus saillants du récit concernant Cadmus, par exemple, il devient, difficile de ne pas en admettre la vraisemblance et la possibilité. Cadmus s'enfuit d'Egypte, avec ses filles, sur une embarcation conduite par des Phéniciens. Assailli par la tempête durant la traversée, il fait vœu, dans sa détresse, d'élever un temple aux dieux, s'il échappait au naufrage. Le danger passé, Cadmus descend à l'île de Rhodes pour y accomplir son vœu : après y avoir séjourné quelque temps il fait voile avec ses compagnons, pour le golfe d'Argos où les Phéniciens d'ébarquaient habituellement. Hérodote dit au commencement de son histoire, d'après les renseignements des Perses les plus savants dans l'histoire de leur pays : « Les Phéniciens étaient venus des

bords de la mer Erythrée, sur les côtes de la nôtre, ils s'établirent dans le pays qu'ils habitent encore aujourd'hui, et entreprirent aussitôt de longs voyages sur mer. Ils transportèrent des marchandises provenant de l'Egypte et de l'Assyrie en diverses contrées, et vinrent entre autres à Argos. A cette époque Argos surpassait toutes les villes du pays qui s'appelle aujourd'hui Hellade. Les Phéniciens y ayant débarqué, se mirent à vendre leurs marchandises : le cinquième ou sixième jour, la vente tirant à sa fin, un grand nombre de femmes se rendit au rivage, et parmi elles, la fille du Roi Inachus laquelle s'appelait Io, nom que lui donnent aussi les Grecs. Elles s'arrêtèrent à la poupe et achetèrent ce qu'elles trouvèrent de leur goût. Les Phéniciens après s'être concertés entre eux se jetèrent sur ces femmes ; Io fut enlevée ainsi que la plupart des autres femmes, et emmenée en esclavage. Les Phéniciens les conduisirent à bord et ayant mis à la voile, firent route vers l'Égypte. » Sans doute cet événement remonte aux temps mythologiques, mais nous ne sommes nullement fondés à en douter. Il en est de la tradition de Cadmus et de l'enlèvement d'Io, comme de ces caractères runiques dont l'interprétation ne peut donner lieu au moindre doute, sans que nous puissions dire à quel siècle de l'antiquité ils remontent. Il est établi par divers documents que les Phéniciens importaient leurs marchandises dans la Grèce, habitée dans les temps primitifs, suivant des renseignements dignes de foi, par des nomades sans commerce de terre ni de mer. Cet état du pays se prolongea jusqu'à la guerre de Troie. Pendant le siége de cette ville, les Cariens, pirates audacieux, et les Phéniciens, dans le cours de leurs pérégrinations commerciales, s'étaient emparés de la plupart des îles situées entre le continent grec et les côtes de l'Asie mineure, et les avaient peuplées. Le trafic que les nomades indigènes faisaient avec les peuples navigateurs, éveilla chez les premiers, l'esprit de spéculation et améliora leur condition matérielle et morale, résultat nécessaire du commerce des nations civilisées avec

celles qui ne le sont pas. C'est à cette influence que se rattache la tradition des Grecs qui dit que c'est de Cadmus que leur vient l'alphabet phénicien, à l'aide duquel ils sortirent de leur ignorance et qu'ils complétèrent par la suite. L'historien grec Diodore rapporte que les caractères de cet alphabet, en raison de leur origine étaient généralement appelés Phœnikia ; on les nommait aussi Pélasgika, parce que les Pélasges sont les premiers qui firent usage des caractères phéniciens introduits dans la langue greque par le vieux poète Linus. De tout cela, il résulte que dès la plus haute antiquité, les Phéniciens entretenaient avec la Grèce un commerce actif dont nous exposerons plus tard les suites en détail. Pour le moment nous n'en parlerons que pour constater que c'est par de longs efforts, que les peuples de la Grèce, s'élevèrent de leur condition de nomades au plus haut degré de perfectionnement moral et intellectuel, et posèrent les bases de la civilisation. C'est un fait qui dans l'histoire des mœurs des nations est de la plus grande importance, surtout quand on le rapproche du point de départ des nations helléniques. Avec la civilisation, le commerce amena le bien être dans le pays ; antérieurement on se bornait à vivre des produits de la terre, dans la simplicité toute sauvage de l'état de nature ; on ignorait l'usage du métal monnayé ; on ne songeait point à augmenter ses revenus par le travail. Tant que les Grecs indigènes restèrent nomades, ne cherchant dans le cours de leurs pérégrinations que de quoi subvenir à leurs besoins et à ceux de leurs troupeaux, il ne pouvait se former de rapports sociaux durables entre les diverses peuplades. Les contrées fertiles, offrant une nourriture plus abondante à ces hordes vagabondes, éprouvaient des changements continuels dans leur population, surtout la Thessalie, la Béotie, le Péloponèse, à l'exception des cantons rudes et montueux de l'Arcadie, habitée par des bergers qui en conservèrent la possession incontestée, jusqu'à l'époque la plus rapprochée de nous. Les populations originaires se maintenaient dans les

terres de peu de rapport, qui ne pouvaient exciter la convoitise des voisins. Aussi ce fut là que s'établirent les premières relations sociales de quelque fixité et avec elles la paix et un certain degré de bien être; toutefois rien n'était solidement assis, et il en résultait pour le pays un malaise et une inquiétude dont il se ressentit longtemps. Sur tous les points, des peuplades étrangères avaient formé des établissements. Les îles mêmes étaient en leur pouvoir, comme nous l'avons dit plus haut. C'est ainsi que la Béotie s'appelait dans la plus haute antiquité la terre de Cadmus, nom qu'elle conserva jusqu'à l'époque où les Béotiens s'en emparèrent, 60 ans après la guerre de Troie, après avoir été expulsés d'Arnés par les Thessaliens. L'île de Cythère, aujourd'hui Cérigo, située en face de la pointe du Péloponèse la plus avancée vers le sud-est, était aussi une des principales échelles des Phéniciens; ils y avaient érigé un temple en l'honneur de la déesse Astaroth qui était adorée chez les Assyriens. Parmi les noms que les Grecs portent dans Homère, on remarque celui de Danaens. Le trafic, la piraterie, le brigandage et surtout le commerce des esclaves, voilà de quoi s'occupaient les habitants des îles adjacentes. Pour les plus anciennes cités, on avait choisi l'emplacement dans l'intérieur des terres, par crainte des incursions des pirates; ce ne fut que plus tard quand les Grecs, familiarisés avec la mer, se furent adonnés à la navigation, que sur les côtes et les isthmes, ils contruisirent pour la commodité du commerce, des villes qu'ils entourèrent de murailles.

Voici comment Thucydide décrit ces grossiers commencements des peuplades helléniques : « Anciennement les Grecs et parmi les barbares ceux qui habitaient les côtes ou les îles, depuis qu'ils eurent commencé à se fréquenter plus souvent par mer, se livraient à la piraterie. Les plus puissants d'entre eux les conduisaient tant pour leur profit personnel qu'afin de pourvoir à la subsistance des autres. Ils attaquaient les villes non fortifiées et habitées par des bourgades qu'ils pillaient, et de

cette façon, ils se procuraient la plus grande partie de leur subsistance. »

A ce métier aucune idée de déshonneur ne s'attachait ; bien plus, il était regardé comme rapportant quelque gloire. Cette assertion est prouvée encore de nos jours par quelques habitants du continent, pour qui c'est chose honorable que d'exercer la piraterie avec succès; et par les anciens poètes qui dans tous les passages où ils questionnent les nouveaux débarqués, s'informent s'ils sont pirates. Il faut en conclure que ceux qui étaient interrogés ne tenaient pas ce métier pour désavouable et que ceux qui les questionnaient n'entendaient point leur en faire un reproche. Même sur terre, on se pillait réciproquement, et dans quelques contrées de la Grèce, on vit encore aujourd'hui sur cette ancienne manière.

Les peuples de la Grèce eurent longtemps à lutter contre les entraves de cette existence rude et barbare. Grace aux calculs d'une politique artificieuse, les Phéniciens les tenaient dans leur dépendance. Ils étaient en butte aux invasions incessantes des Cariens, ces terribles pirates qui, par leur bravoure et la témérité de leurs entreprises, rappellent les Normands du moyen âge. Ces hordes de brigands ravageaient l'Attique, la Béotie, et occupaient des positions fortifiées à Mégare et dans l'Argolide. Dans ces conjonctures désastreuses le seul avantage que les Grecs retirèrent de leur contact avec des peuples plus avancés et plus puissants, c'est que le cercle de leurs besoins s'élargit, et qu'ayant compris l'importance des relations commerciales, ils prirent goût aux entreprises maritimes. Toutefois au commencement, ce commerce ne leur procurait pas d'argent, car s'il faut en croire des historiens qui jugent en connaissance de cause, ce fut par suite du manque de ressources pécuniaires que le siége de Troie traîna en longueur. Il leur était impossible d'équiper une armée de quelque importance; car on n'avait pas les moyens de la faire vivre en pays ennemi, sans recourir au labour ou au pillage. Le commerce se bornait à un simple échange. Les Phéniciens troquaient des colifichets,

des objets de toilette contre des esclaves, du bétail, des peau du cuivre et du fer, preuve incontestable de l'état peu avanc de l'industrie chez les anciens peuples de la Grèce.

Si le commerce fit connaître aux étrangers la Grèce et se diverses peuplades, celles-ci de leur côté acquirent des notion plus complètes par les nations étrangères; ces connaissance réveillaient l'activité de leur intelligence et leur donnaient ma tière à réflexion. Nous ne connaissons pas, il est vrai, d'un manière exacte le cours qu'a suivi l'extension des notion géographiques chez les Grecs; toutefois l'ancienne locution proverbiale : *Ce sont mensonges phéniciens,* dont ils se servaien pour désigner tout ce qui leur semblait incroyable et fabuleu nous autorise à penser, que les Phéniciens les abusèrent long temps par des renseignements dont ils apprirent à connaîtr plus tard la fausseté par leur propre expérience. D'ailleurs la géographie des Grecs présente plusieurs faits parmi lesquels nous en signalerons deux qui ne peuvent s'expliquer raisonnablement qu'en leur assignant une source phénicienne. Bien avant d'avoir entrepris de longues excursions sur mer, les Grecs avaient un commencement de système géographique; ils se figuraient que la terre était entourée par un fleuve large et rapide qu'il nommaient océan ; or le mot n'est pas d'origine grecque, il vient du Phénicien ; les Grecs l'adoptèrent avec la croyance à ce fait géographique. Les recherches de l'érudition font également remonter à l'idiôme phénicien le mot Erèbe, ténèbres, par lequel on désignait l'ouest, de même que le nom des Cimmériens, peuple fabuleux qui aurait habité vers l'ouest ou vers le nord. Il y avait longtemps que les Phéniciens, dans leur courses hardies, sillonnaient la Méditerranée en tous sens, lorsqu'ils entrèrent en relations d'échange avec la Grèce. Pour comprimer l'énergie naissante de ces jeunes peuplades, chez lesquelles l'esprit commercial commençait à se remuer, ils frappaient leur imagination par des récits effrayants. C'est, sans aucun doute, des marchands phéniciens que les Grecs tenaient les traditions miraculeuses au

sujet des géans, des cyclopes, des Lestrygons, des Phéaciens, etc. Quant à des renseignements positifs, les Phéniciens qui craignaient de leur part une concurrence dangereuse pour leurs intérêts commerciaux, se gardaient bien de leur en donner. Si rapprochée que fût la Sicile des côtes de la Grèce, Homère connaissait à peine cette île qui depuis longtemps était fréquentée par les Phéniciens. L'île de Corcyre, aujourd'hui Corfou était désignée dans l'antiquité comme la terre des Phéniciens, et les anciens Corcyriens se vantaient d'être les descendants de ce peuple si habile dans la navigation. Mais la tradition ne nous la fait apercevoir qu'à travers d'épais nuages. Ce fantôme trompeur de l'océan, évoqué par les Phéniciens planait toujours aux limites du monde : Homère lui-même n'eut qu'une connaissance très bornée de la surface de la terre. D'après cela, l'on conçoit que l'ouest et le nord durent être connus des Grecs beaucoup plus tard que les contrées de l'est et du sud, d'où étaient venus les étrangers dont nous avons parlé plus haut. Du reste, il est possible que sous l'impulsion du négoce avec les Phéniciens, les habitants de l'île de Taphos, aujourd'hui Méganisi, à l'ouest du Péloponèse se soient décidés à entreprendre des expéditions mercantiles en Phénicie et, dans une direction opposée, vers les côtes de l'Italie. En effet, Homère parle des pirates qui l'habitaient, *rameurs exercés*, comme il les appelle, qui croisaient devant la ville de Sidon, sur les côtes de la Phénicie, pour y enlever des hommes qu'ils allaient vendre ailleurs comme esclaves ; ils échangeaient aussi du cuivre contre du fer à Témésa, ville de l'Italie inférieure.

Cet état des choses désastreux pour les Grecs, sous plus d'un rapport, subsista selon toute apparence jusqu'au temps où Minos un des plus anciens rois de Crète, s'empara de la plupart des îles groupées autour du continent de la Grèce. Il en expulsa les Cariens et fit une guerre de destruction à la piraterie, afin de s'assurer du revenu de ces îles. A partir de cette époque, la marine grecque, protégée par la puissance

redoutable du roi de Crète, prit un accroissement rapide. Le commerce avec les Phéniciens profita davantage aux Grecs, dont l'industrie s'était perfectionnée. Les habitants des côtes surtout avaient si bien épié les ruses et les ressources commerciales des étrangers, que leur bien être s'accrut sensiblement, et qu'ils eurent bientôt des établissements plus solides et plus considérables. Corinthe une des plus anciennes places de commerce, s'éleva à un haut degré de prospérité grâce à son heureuse position. C'est ainsi que les Grecs, portés par le mouvement ascendant de leur civilisation, brisèrent peu à peu les entraves que leur avait imposées l'égoïsme des Phéniciens, qui selon toute apparence s'étaient avancés jusqu'au nord de l'archipel grec. Ce qui est positif, c'est que dès les premiers temps ils s'emparèrent de Thasos, aujourd'hui Thaso, île riche en mines d'or. Ils y avaient fouillé, à ce qu'on raconte, une montagne tout entière de fond en comble. Il est assez vraisemblable que de là, ils poussèrent plus avant, vers les bords du Pont-Euxin.

Avant que les Grecs se fussent aventurés sur la mer, leurs connaissances géographiques ne purent s'étendre que très lentement; dans tous les cas, ils ne pouvaient les obtenir par leur propre expérience. Les marchands phéniciens qui, dès les temps les plus reculés, côtoyaient les îles et les pays baignés par la Méditerranée; qui avaient franchi les colonnes d'Hercule (aujourd'hui le détroit de Gibraltar), et avaient exploré l'océan Atlantique, cachaient les notions qu'ils avaient acquises sur ces plages lointaines sous l'enveloppe mensongère de contes et de récits formidables, ainsi que nous l'avons fait remarquer plus haut. Selon toute apparence, c'est d'après ces renseignements erronés que se formèrent ces traditions fabuleuses qui circulaient parmi les peuples, et qui restèrent attachées pendant des siècles aux découvertes des Phéniciens, comme le fil merveilleux d'Ariane au seuil du labyrinthe.

De cette façon, la pensée humaine était constamment tenue en éveil et sa sollicitude se reportait sans cesse vers un monde

inconnu. Il était réservé à Vasco de Gama, à Colomb et à Magellan de résoudre la question. Ainsi que l'a très bien dit l'un des célèbres naturalistes de nos jours : « Les problèmes de la géographie mythique des Hellènes offrent comme des images voilées à contours indéterminés. » Le vaste continent dont les Grecs supposaient l'existence au nord-ouest de la mer Ionienne et que l'on appelait Méropis ou terre Saturnienne; l'île enchantée, où Briarée veille auprès de Saturne endormi, sont regardés comme de pures inventions de l'imagination poétique : on leur refuse toute apparence de réalité : mais c'est à tort, et de pareilles assertions sont en désaccord avec l'origine des notions primitives sur ces terres mystérieuses. On n'a pas voulu croire à l'île Atlantide que la tradition plaçait par de là le détroit des colonnes, ni à la terre Lyctonienne située dans le bassin de la Méditerranée : on n'a pas admis l'existence de ces contrées par l'unique raison qu'il a été impossible d'en fixer plus tard la position géographique. Ces deux dernières traditions d'une haute antiquité auront sans doute été transmises aux Hellènes par les Égyptiens. Ce qui les distingue essentiellement des précédentes, c'est que les pays auxquels elles se rattachent périrent au milieu d'effroyables catastrophes, à l'époque où Neptune ébranla le monde des coups de son trident.

Quant aux guerres des Hellènes avec les Atlantes[1] nous nous bornerons à en faire mention en passant : nous entrons ici dans le domaine des idées religieuses. C'est encore à l'Atlantide que se rapporte le passage suivant d'un auteur ancien, nommé Marcellus, qui a écrit un ouvrage sur les Éthiopiens. Voici ce qu'il dit : « Les historiens qui parlent des îles situées dans la mer extérieure, rapportent que de leur temps il y en avait sept consacrées à Proserpine : que de plus, il en existait trois autres d'une vaste étendue : la pre-

[1] Heeren croit d'après la route des caravanes, indiquée par Hérodote au delà des Garamantes, devoir placer les Atlantes entre le Fezzan et le Bornou.
(*Note du Traducteur.*)

mière consacrée à Pluton ; la seconde à Ammon : la troisième, celle du milieu, consacrée à Neptune, avait une superficie de mille stades. Les habitants de ces trois dernières se rappelaient de vagues souvenirs qu'ils avaient reçus de leurs aïeux au sujet de l'Atlantide, île de grande dimension qui avait régné longtemps sur les autres îles de l'océan atlantique : le culte de Neptune y était également en honneur.

Mais si l'Atlantide n'est point un vain fantôme créé par l'imagination des poètes, il faut avouer que cette terre mystérieuse a donné lieu en tout temps à de singulières hypothèses. Quand l'horizon des connaissances géographiques se fut agrandi, les Égyptiens et les Grecs paraissent avoir considéré les Atlantes, comme un mélange de peuples inconnus habitant le nord-ouest de l'Afrique, à peu près comme les Scythes et les Cimmériens au nord-ouest de l'Asie. On se figurait que les Atlantes avaient leur demeure auprès du mont Atlas, dont le sommet, touchant au ciel, en supportait la voûte. Une particularité que l'on cite au sujet de ces peuples, c'est qu'ils ne se nourrissaient point de la chair des animaux ; on ajoute qu'ils n'avaient pas de rêves. Quant au théatre de la lutte, on le place aux environs du lac Tritonide dont les géographes se sont également beaucoup occupés par la suite, sans réussir à en déterminer l'emplacement. D'après la tradition rapportée par Diodore, le lac Tritonide se trouvait à peu de distance de l'Océan, et prenait son nom d'un fleuve appelé Triton qui s'y jetait. Ce lac était situé aux confins de l'Éthiopie non loin du mont Atlas, la plus haute montagne du pays qui s'élevait aux bords de l'Océan. C'est dans ce lac que la fable place l'île d'Hespérie [1], habitée par les Amazones libyennes. Elles firent la guerre aux Atlantes qui étaient la nation la plus civilisée de ces contrées. Les Atlantes habitaient des cantons fertiles, couverts de cités nombreuses ; ils possédaient égale-

[1] Il est évident que l'auteur se trompe : cette île était appelée Hespérie, parce quelle était située au couchant du lac Tritonide. (*Note du Traducteur.*)

ment l'île de Cerné ; le lac Tritonide qu'il place dans le voisinage de la Méditerranée formait la limite entre les tribus nomades et les nations agricoles et civilisées. Le voyageur anglais Raffles trouva chez les sauvages du grand archipel indien, une croyance qui semblait assez se rapporter à quelque grande révolution de la nature, par suite de laquelle auraient disparu de la surface du globe, l'Atlantide et la terre Lyconienne. Quoi qu'il en soit, l'Atlantide joue un grand rôle dans l'histoire de la géographie. Il est certain que les traditions qui s'y rattachent, si vagues et si obscures qu'elles soient, ont puissamment contribué à la découverte du nouveau monde. C'est d'ailleurs un fait digne de remarque que ces traditions s'avançaient toujours plus loin vers l'ouest, au delà des colonnes d'Hercule, à mesure que les côtes de la Méditerranée étaient mieux connues.

Voilà quels ont été les faibles commencements de la géographie des Grecs qui se développa sous l'influence des peuples étrangers. Ce fut surtout Minos, roi de Crète, qui paraît avoir introduit dans les rapports des Hellènes entre eux de notables changements. Comment ils s'effectuèrent, nous l'ignorons, et il nous importe peu de le savoir : il suffit de constater que ces changements ont eu lieu.

On peut regarder la Béotie comme le foyer de l'influence que les Phéniciens ont exercée sur les peuplades de la Grèce. « Les Phéniciens qui accompagnaient Cadmus, dit Hérodote, apportèrent aux Grecs plusieurs connaissances, entre autres celle des lettres, qui, à mon avis, leur étaient inconnues auparavant. Dans le principe, ils les employaient de la même manière que les Phéniciens; mais au bout d'un certain temps les lettres changèrent ainsi que la langue, et prirent une autre forme. A cette époque, les pays circonvoisins étaient occupés par les Ioniens. Ceux-ci adoptèrent les lettres phéniciennes et s'en servirent, en y faisant toutefois de légers changements. Ils convenaient volontiers qu'on leur avait donné le nom de lettres phéniciennes, parce qu'elles avaient été introduites en Grèce par les Phéniciens. D'après une

ancienne coutume, les Ioniens appellent les livres des peaux, parce que autrefois, à défaut de *biblos* qui étaient rares, on écrivait sur des peaux de chèvres et de moutons. Moi-même j'ai vu des lettres cadméennes dans le temple d'Apollon isménien à Thèbes, en Béotie. Elles étaient gravées sur des trépieds ». Remarquons en outre que dans les vêtements des femmes béotiennes, les formes orientales furent longtemps conservées. Le long voile blanc qui ne laissait que les yeux à découvert, la chaussure de pourpre, les cheveux tressés en nœud au sommet de la tête, tout cela rappelle le costume des femmes de l'Orient. Il n'y a pas jusqu'au Sphinx de Thèbes qui ne nous offre les traces de ces régions mythiques. La pêche de la pourpre, qui se pratiquait sur les côtes de la Béotie, paraît aussi remonter à l'époque de la domination des Phéniciens. Il serait aussi fastidieux qu'inutile de nous engager dans de plus longs développements. Nous avons cru devoir toutefois offrir un rapide aperçu de ces temps primitifs des Grecs, pour éclairer les commencements de leur civilisation dans ses rapports avec la géographie et le commerce.

Un fait digne de remarque, c'est que le mouvement civilisateur en Grèce partit précisement des points où s'étaient établis les colons venus de l'Orient. Bien que l'origine des Minyens se perde dans la nuit des siècles, nous les trouvons cependant dans la Béotie et en Thessalie; Homère appelle la ville d'Orchomène une ville Minyenne. Il ajoute que, suivant des traditions dignes de foi, elle entretenait des relations avec Iolcos et Corinthe, villes de commerce très anciennes. Ce sont les Minyens qui, sous la conduite de Jason, osèrent les premiers pénétrer jusqu'aux côtes lointaines de la Colchide, à l'extrémité orientale du Pont-Euxin, pour en rapporter la toison d'or. L'événement en lui-même ne saurait être revoqué en doute, quelque sens qu'on y attache d'ailleurs. Cette tradition se lie trop évidemment au premier voyage des Minyens sur le Pont-Euxin, voyages qui furent pour eux la source

de grandes richesses. Malgré le vague qui règne sur l'expédition des Argonautes, elle est d'une haute importance dans l'histoire de la géographie et du commerce. En effet, cette entreprise audacieuse ouvrit les mers à l'activité des Hellènes, bien qu'il se soit encore écoulé plus de dix siècles avant que les flottes grecques eussent conquis l'empire des mers et que leurs navires marchands remplissent les ports de la Méditerranée et du Pont-Euxin. Ici nous voyons poindre les premières lueurs, qui viennent éclairer le lointain obscur où se perdent les commencements de la navigation des Hellènes. Dès lors ils purent compléter leurs notions géographiques par leurs propres observations. Une fois la route ouverte, elle ne fut plus abandonnée malgré les périls qu'offraient d'abord les voyages. L'art nautique était encore dans l'enfance, puisque pour l'expédition de Troie, qui est postérieure de plusieurs siècles, on n'avait encore que des navires sans pont selon l'ancienne coutume. C'est avec les côtes de la mer Noire, vers le nord-est, que les Grecs paraissent avoir ouvert les premières communications commerciales. A cause de sa vaste étendue, c'était pour eux la mer par excellence, ils lui donnaient l'épithète d'inhospitalière. Encore inexpérimentés dans l'art de la navigation, ils avaient de la peine à lutter contre les tempêtes, et les côtes de cette mer étaient habitées par des peuples sauvages.

Les barrières étaient tombées, l'horizon commençait à s'éclaircir, mais les faibles clartés que l'on voyait poindre à l'orient, étaient insuffisantes. On ne pouvait s'emparer des faits nouveaux, parce qu'on n'avait pas les moyens de saisir le côté positif des résultats de l'expérience et de les répandre. Les notions récemment acquises, furent altérés par les récits des poètes ou par des interprétations arbitraires. Les récits mythiques défigurèrent si complètement l'expédition des Argonautes, que dans le jour douteux où elle apparut aux temps postérieurs, on ne put y reconnaître autre chose que le souvenir du fait.

Nous nous bornerons à ces observations sur l'état primitif des peuplades grecques dans l'Hellade proprement dite. Ces observations étaient essentielles comme nous avons dit plus haut, soit pour répandre un peu de jour sur l'obscurité qui couvre les premières tentatives de la navigation chez les Grecs, soit pour faire ressortir l'état peu avancé où se trouvaient ces peuplades sous les rapports moraux et matériels, et leur dépendance de l'étranger. Nous avons vu passer sous nos yeux un flux continuel de nations différentes; mais ce mouvement fut avantageux au développement des Grecs, loin de leur être préjudiciable : il a surtout hâté les progrès de la géographie, et si ces progrès ont été lents à se produire, c'est que la navigation ne disposait que de moyens imparfaits et bornés. Les navires ne réglaient leur cours que sur le soleil, sur le coucher ou le lever de certaines étoiles, telles que les Pléiades, le Bouvier, la grande Ourse, etc. Le navigateur, qui en s'aidant des voiles et du gouvernail, n'a que de pareils moyens pour se guider dans des parages inconnus, court nécessairement les plus grands périls.

Dans le Péloponèse nous retrouvons également les influences phéniciennes. Argos, et plus tard Mycènes que visitaient les marchands phéniciens, comme il a été dit plus haut, arrivèrent à un haut degré de puissance et de richesse. Il est probable que d'autres influences tout aussi heureuses vinrent s'y joindre. Les habitants du Peloponèse rattachaient l'origine de leur puissance à l'arrivée de Pélops, venu de l'Asie avec d'immenses trésors. On peut admettre en outre que les Crétois qui étaient maîtres des îles, ainsi que les hardis pirates des côtes de la Carie, durent y provoquer des relations actives, et diriger l'esprit des Grecs de ce pays vers la navigation.

Comment expliquer sans cela les forces imposantes qu'Agamemnon put réunir pour la guerre de Troie. Nous savons que la flotte des Grecs comptait douze cents voiles[1]. Le roi

[1] Il n'est peut être pas hors de propos de remarquer les vaisseaux des

d'Argos en fournit le plus grand nombre, et de plus il céda des navires aux Arcadiens, dépourvus de marine, le pays qu'ils habitaient ne touchant sur aucun point à la mer.

L'art nautique des Grecs nous apparaît encore dans un état peu avancé dans cette expédition fameuse; elle n'en est pas moins leur première grande entreprise. Pour la première fois nous les voyons armer une flotte en commun. On a avancé toutes sortes d'hypothèses sur les véritables causes qui ont amené la guerre de Troie, dont on a même contesté la réalité. Nous n'avons pas à discuter ces diverses interprétations, qui n'ont aucun rapport avec le but spécial de notre ouvrage. Nos seuls documents sont les œuvres d'Homère qui vivait quatre cents ans après la chute de la ville de Priam. Nous admettons volontiers que le poète s'est écarté dans ses récits de l'exactitude de l'histoire, nous en savons assez pour comprendre que la guerre de Troie est un événement historique d'une haute importance. Elle a été si féconde en conséquences politiques, qu'elle doit être considérée comme formant la limite entre un monde qui finit et un monde qui commence; on peut la comparer aux croisades du moyen âge.

Après le sac de Troie, de grands mouvements se manifestèrent parmi les populations de la Grèce. Le retour des guerriers qui avaient pris part à l'expédition se faisait attendre depuis si longtemps, qu'on avait cessé d'y croire, et en effet, bon nombre d'entre eux ne revirent point leur patrie. Les uns avaient péri les armes à la main, les autres avaient fait naufrage dans les mers qu'ils avaient à traverser et qui leur étaient complètement inconnues. Des montagnes du nord, on vit les populations s'épancher en torrents qui inondèrent le continent de la Grèce et le Péloponèse. Dans ces migrations, tous les éléments surannés ou étrangers qui étaient restés mêlés à l'existence des peuplades helléniques, s'effacèrent en

Béotiens, les plus grands de toute la flotte, étaient montés par cent vingt hommes, ceux de Philoctète, roi de Phliotide en Thessalie, ne portaient que cinquante hommes. (*Note du Traducteur.*)

allant se confondre et se perdre à jamais dans la nationalité grecque qui s'établit dès lors. Le déplacement des populations fut cause que diverses contrées changèrent complètement d'aspect. D'antiques résidences royales virent leur splendeur s'éteindre et tombèrent en ruines : des bourgs obscurs acquirent de l'éclat et de l'importance : de nouvelles cités s'élevèrent. C'est surtout en Thesalie et dans la Béotie que les suites de cette profonde secousse se firent sentir. D'antiques peuplades furent jetées hors de leur territoire et s'éparpillèrent sur divers points. Soixante ans après la guerre de Troie, les Béotiens sont expulsés par les Thessaliens, des contrées qu'ils avaient occupées jusqu'alors; ils vont se réfugier dans le pays appelé alors *Cadmeis* et qui prit le nom de Béotie, du nom des nouveaux conquérants : ils mirent fin à la domination des Minyens, des Cadméens, des Thraces et des Pélasges.

Au milieu de ces révolutions, on voit se dessiner les trois grandes races helléniques : les Eoliens, les Doriens et les Ioniens. Soixante ans après la guerre de Troie, les Doriens, s'étant joints aux Héraclides, s'emparèrent du Péloponèse, à l'exception de l'Arcadie dont l'antique population ne fut point inquiétée. Durant ces mouvements divers, les Cariens ne restaient point oisifs et continuaient à se maintenir dans les îles à côté des Crétois. Que si l'on demande quels avantages la géographie a retirés de la guerre de Troie, la réponse à cette question ne sera pas aussi facile qu'elle pourrait le paraître. Sans doute Homère a entremêlé ses récits de détails géographiques, mais on ne peut savoir s'il a emprunté ces détails aux idées de son siècle, ou s'ils sont conformes à l'état des connaissances lors de l'expédition. Quoi qu'il en soit, avec les notions vagues et confuses qui sont éparses dans les deux poèmes qu'il nous a laissés, on a essayé de construire une géographie homérique. La terre y est représentée comme un disque à surface plane, entouré de tout côté par l'océan. La figure qu'il donnait à la terre ainsi que les conceptions mythiques qui s'y rattachent, se fondaient sur des notions

importées par l'étranger, et qui s'étendaient bien au delà de l'horizon étroit des opinions populaires : c'est l'île des Phéaciens, c'est Ogygie, l'île de Calypso, l'île d'Aia; habitée par l'enchanteresse Circé; ce sont les Champs-Elysées, séjour d'une félicité sans mélange ; c'est le dieu du jour qui se plonge dans la mer, quand la nuit commence sa carrière ; ce sont les infortunés Cimmériens, vivant dans d'affreuses ténèbres que jamais ne vient effleurer un rayon de lumière.

Ce que le poète nous apprend au sujet des deux Ethiopies, appartient au même ordre d'idées, avec cette différence toutefois, qu'ici ses notions sont plus claires et plus précises.

C'est aussi à ces mythes géographiques qu'il faut rapporter la tradition au sujet de la terre de Meropis, de l'île Atlantide, de la terre Saturnienne, etc. L'opinion de M. de Humbold est d'une grande autorité dans ces matières. Voici ce qu'il dit dans son *Histoire de la géographie du nouveau continent :* « Les mythes des peuples mêlés à la géographie et à l'histoire, ne sont pas en entier du domaine du monde idéal. Si le vague est un de leurs traits distinctifs, si le symbole y couvre la réalit d'un voile plus ou moins épais, les mythes intimement liés entre eux n'en révèlent pas moins la souche des premiers aperçus de cosmographie et de physique. Les faits de l'histoire et de la géographie primitives ne sont pas seulement d'ingénieuses fictions : les opinions qu'on s'est formées sur le monde réel s'y reflètent. » C'est avec toute raison qu'on en tient compte quand il s'agit de suivre les développements de la géographie.

Si les terres mythiques n'ont jamais eu de réalité locale, on leur doit au moins l'idée de l'existence de quelques autres masses de terres séparées de celles que nous habitons, par une vaste étendue de mers. Il paraît si naturel à l'homme de franchir par la pensée les bornes étroites de son horizon ! Dans ces premiers temps où les besoins extérieurs dominaient tous les rapports de la vie, l'extension des connaissances géographiques dépendait uniquement des entreprises commerciales

ou militaires ; le zèle enthousiaste de la science n'y pouvait encore rien à cette époque. Aussi le jour ne commence à se répandre sur les explorations de la géographie, que lorsque, après la chute de Troie, des colonies grecques s'établirent sur les côtes de l'Asie mineure, où elles ouvrirent des relations commerciales dans toutes les directions. C'est à cette époque qu'appartient Homère, le chantre de l'Iliade et de l'Odyssée. Abstraction faite des mythes, le reste de ses connaissances géographiques est renfermé dans un cercle bien étroit.

L'île d'Ithaque, qu'il place aux extrémités septentrionales de la terre; les Thraces, les monts Olympe, Ossa et Pélion, le mont Athos, les champs de Piérie et d'Emathie, les Lydiens, les Phrygiens, les Mèdes, les Bactriens, les Perses, l'Arabie heureuse, les Solymiens, les Ethiopiens, les Sidoniens, les Phéniciens et l'île de Chypre, voilà à quoi se réduit la géographie d'Homère. Quant à l'intérieur de la Grèce continentale, le poète le connaît parfaitement. Au delà de ces limites, il place le mythe de Scylla et de Charybde. De plus il fait vaguement allusion à quelques contrées de l'Occident.

Avec des connaissances si restreintes, avec des renseignements si vagues et presque toujours altérés par l'élément mythique, Homère n'en est pas moins le premier qui ait posé les fondements de la géographie et qui l'ait soustraite aux influences des traditions. Depuis lors le commerce actif des peuples grecs de l'Asie mineure, ainsi que les recherches des savants et les méditations des philosophes contribuèrent puissamment à hâter les progrès de la science. Aussitôt après la chute de Troie, les Grecs portèrent leurs regards du côté de l'Asie, avec laquelle leurs ancêtres avaient déjà été en rapport. La guerre vint raviver ces relations; la création des colonies grecques sur les côtes de l'Asie mineure amena un commerce régulier dans l'Archipel. Grâce aux efforts combinés de quelques villes, il se forma une marine grecque. Les Ioniens prirent la part la plus active à ce mouvement; ils envoyèrent des colonies, à l'ouest, au nord et

au sud ; ils faisaient également le commerce de terre. Dans l'ouest, ils paraissent avoir suivi les traces des Phéniciens. Jusque là les Hellènes n'avaient osé s'aventurer dans ces parages. La crainte des pirates qui infestaient les côtes de l'Italie, les avait arrêtés. Ce fut la ville de Chalcis qui ouvrit les premières relations avec l'Italie méridionale ; l'an 830 avant l'ère chrétienne, elle y fonda Cumes la plus ancienne colonie grecque dans ces contrées. Il paraît toutefois que ses premières opérations commerciales furent entravées par la rivalité ombrageuse des Phéniciens et des Tyrrhéniens. Dans la suite, les habitants de Chalcis reprirent leur projet. Cette fois ils eurent soin de fortifier leur position, en établissant une seconde colonie, la ville de Rhegium 743 ava t J.-C. Dans le reste de la Grèce on continuait à envisager les régions inconnues de l'occident avec une terreur superstitieuse. Les appréhensions ne se dissipèrent qu'à l'époque où Théocles d'Athènes, que la tempête avait jeté sur les côtes de la Sicile, de retour dans sa patrie, fit comprendre à ses concitoyens combien leurs craintes étaient chimériques. A Chalcis un certain nombre d'habitants se joignit à lui dans l'intention de s'expatrier. La petite expédition mit à la mer, au printemps de l'année 735 avant J.-C. On jeta les fondements de Naxos qui, à son tour, fonda quelques années plus tard, Leontini et Catane. L'impulsion était donnée, le nombre des colonies grecques alla bientôt en augmentant. L'antique et riche Corinthe ne voulut pas laisser à Chalcis, sa rivale, la jouissance exclusive des avantages qu'elle retirait de ses nombreux établissements coloniaux. Naxos venait à à peine de s'élever, que les Corinthiens fondèrent en même temps, Syracuse dans la Sicile, et Corcyre dans l'île de ce nom. Corcyre leur assurait le commerce des côtes orientales de la mer Ionienne; ainsi que Leucas, Anactorion, Ambracie, Apollonie, Epidamnos fondées postérieurement. Vers la même époque, les Samiens envoyèrent des colons en Sicile où ils s'emparèrent de Zanclé. Tarente, qui devait son origine à des

Spartiates émigrés, s'éleva rapidement à une opulence qui devint proverbiale, sur les bords du fleuve de Géla, aujourd'hui *fiume di terra nuova*. Les Rhodiens, de concert avec les Crétois, bâtirent la ville de Géla, 45 ans après la fondation de Syracuse. Géla de son côté envoya, 108 ans après, des colons sur les bords du fleuve Acragas, aujourd'hui *San Blasio* : Ils bâtirent Agrigente (Girgente). Quelques années auparavant, l'Italie méridionale avait vu s'élever Crotone et Sybaris dont l'accroissement et la prospérité commerciale furent prodigieux. Un peu plus tard les Mégariens fondèrent Mégare en Sicile. Nous ne pousserons pas plus loin l'énumération des colonies grecques dans la Sicile et dans l'Italie inférieure. Nous en avons cité suffisamment pour constater les progrès que les Grecs avaient faits dans la navigation, progrès qui les mettaient à même de visiter des contrées qui ne leur avaient été connues jusque là que par de vagues récits. A mesure qu'ils avancèrent sur la Méditerranée, ils virent se dissiper les ténèbres qui leur avaient caché jusque là les pays de l'ouest. Toutefois la science ne put se dévelopepr que lentement. L'art nautique était peu avancé et les colons avaient à lutter contre la jalousie active et redoutable des Phéniciens et des Tyrrhéniens. A la longue, les Grecs réussirent à vaincre ces obstacles. Ils se pliaient facilement à la nationalité des peuples chez lesquels ils s'établirent. L'ascendant d'un esprit actif et cultivé leur assurait sur les peuples voisins une influence attractive et dominatrice. Tout en faisant le commerce, ils continuaient à se livrer à la piraterie. Des pirates Cariens et Ioniens furent jetés par les vents sur les côtes de l'Égypte, au commencement du règne de Psammétique, 650 ans environ avant J.-C. Psammétique, comprenant tout le parti qu'il pouvait en tirer, les accueillit et leur donna des terres à l'embouchure du Nil; ce furent les premiers étrangers qui se fixèrent en Égypte. Les Grecs retirèrent de cet événement un grand avantage. En effet, par l'intermédiaire de leurs nationaux, ils entretenaient des relations avec l'Égypte; de plus les Ioniens et les Cariens

ne tardèrent pas à se mettre à la solde des rois d'Égypte. Plus tard, 550 ans environ avant J.-C., le roi Amasis accorda aux Grecs qui commerçaient avec l'Égypte, la permission de s'établir à Naucratis. Ce fait témoigne de sa bienveillance pour eux. Avant lui, on leur permettait uniquement de débarquer à Naucratis et d'y mettre leurs marchandises en vente.

Les Grecs y eurent un temple; les villes qui le firent bâtir, furent, du côté des Ioniens, Chios, Teos, Phocée, Clazomène; du côté des Doriens, Rhodes, Gnide, Halicarnasse, Phasalis; et du côté des Éoliens, la seule ville de Mytilène. Ce pays singulier, avec sa physionomie si originale, avec ses castes et les bizarreries de ses phénomènes naturels était bien fait pour éveiller la curiosité des Grecs. Les crues périodiques du Nil et leur influence sur la fertilité du pays durent les frapper tout d'abord et signaler à leurs recherches la source du fleuve, et les causes de cette inondation annuelle. La sagesse mystérieuse des prêtres Égyptiens offrait un merveilleux attrait à l'imagination d'un peuple avide de jouissances intellectuelles; enfin les Grecs s'attachèrent à explorer l'Égypte avec une persévérance infatigable. Au milieu des préoccupations et du mouvement de la vie matérielle, jamais ils ne perdaient de vue les nobles besoins de l'intelligence.

A mesure que les relations commerciales de la Grèce s'étendaient, l'insuffisance de leurs moyens nautiques devenait plus sensible. On chercha d'abord à perfectionner la construction. Aménoclès, de Corinthe, construisit dès l'an 704 avant J.-C., quatre bâtiments pour le compte des Samiens. D'après une opinion généralement répandue, ce fut à Corinthe que l'on construisit la première trirème. Cette branche importante de l'art nautique avait été portée, dès les premiers temps, à un si haut degré de perfectionnement, qu'il resta peu de chose à faire aux âges suivants. En Égypte, Nécho, fils et successeur de Psammétique, fit construire des trirèmes pour la navigation de la Méditerranée, du golfe Arabique

et de la mer Érythrée. Il avait d'abord songé à opérer la jonction de la mer Érythrée avec la Méditerranée, projet auquel il dut renoncer.

Quand on comprit toute l'importance du commerce dans l'existence des nations, quand les ressources de la navigation se furent perfectionnées, et que la mer et ses écueils et la fureur des vents durent paraître moins redoutables, la marine devint une puissance politique. C'est ainsi que la mésintelligence ayant éclaté entre Corinthe et Corcyre, une de ses colonies, les deux puissantes cités en appelèrent aux armes pour vider leurs différends. C'est la première bataille navale dont l'histoire fasse mention; elle remonte à l'année 664 avant J.-C. Cet événement qui fait époque dans l'histoire de la navigation, n'aurait pu avoir lieu, sans commerce sur mer, pas plus que l'établisement de tant de colonies qui servirent à propager la civilisation des Grecs et à étendre au loin leur puissance politique. Si importants que soient ces avantages qui se lient aux plus graves intérêts de l'humanité, il ne faut pas négliger les découvertes qui enrichissaient la géographie par suite de tous ces mouvements.

Nous avons vu plus haut que les Grecs connaissaient l'Italie méridionale et la Sicile, qu'ils possédaient de nombreuses et florissantes colonies dans ce foyer occidental de la vie hellénique; la mystérieuse Égypte leur avait ouvert ses portes, et ils y avaient formé des établissements. De là, leurs regards se dirigèrent vers la Libye qui leur était entièrement inconnue. Les habitants de l'île de Théra, aujourd'hui Santori, s'étant décidés à y émigrer, il n'y eut personne qui pût les y conduire. Ils envoyèrent dans l'île de Crète, plus rapprochée de la Libye, chercher un pilote crétois ou étranger qui connût le chemin. Enfin, après de longues recherches, on parvint à découvrir un teinturier en pourpre nommé Corobios, qu'une tempête avait jeté autrefois à Platée, île sur les côtes de Libye. Corobios fut d'abord amené à Théra et de là il conduisit des émissaires dans l'île de Platée. Ils étaient chargés de la visiter et d'en prendre possession. Leur mission accom-

plie, ceux-ci retournèrent à Théra. Corobios était resté à Platée avec des vivres pour plusieurs mois, pour des motifs qui ne sont pas indiqués et qui nous importent peu. Sur ces entrefaites arrive à Platée un bâtiment appartenant à Colaos qui le conduisait lui-même. L'Égypte avait été le but de son voyage. Le vent d'est qui soufflait avec violence, l'ayant entraîné par de là les colonnes d'Hercule, l'avait conduit à Tartessus. Ceci eut lieu en 639 avant J.-C. Colaos, dit Hérodote, fut le premier parmi les Grecs qui ait visité cette grande ville. Il est vrai que dans un autre endroit Hérodote attribue la découverte de Tartessus aux Phocéens. Il serait inutile de chercher à expliquer cette contradiction qui a de quoi nous étonner. La discussion ne pourrait avoir d'autre résultat que de faire admettre que Colaos et les Phocéens y sont venus environ vers la même époque : et le fait, à supposer qu'il fut vrai, n'aurait pas la moindre importance pour l'histoire de la géographie. Ce qu'il y a de positif, c'est que dès le règne de Tarquin l'Ancien, les Phocéens fréquentaient les côtes de l'Italie, et qu'au temps de ce roi, ils conclurent un traité d'alliance avec les Romains. Nous savons de plus, qu'antérieurement à l'époque où ils furent en butte aux hostilités des lieutenants de Cyrus qui convoitaient les riches cités grecques de l'Asie mineure, les Phocéens avaient des communications suivies avec Tartessus, et que le roi Arganthonios leur faisait bon accueil. Avec les sommes considérables qu'ils en avaient obtenues, les Phocéens à leur retour firent entourer leur ville qui était considérable d'un mur d'enceinte. Dans le cours de leurs pérégrinations, sur la Méditerranée qu'ils sillonnaient en tous sens, ils fondèrent diverses colonies, entr'autres Massilia, 598 avant J.-C. sur l'emplacement qu'occupe aujourd'hui Marseille ; et en 562 avant J.-C. la ville d'Alalie en Corse. De tout cela il faut conclure que les Phocéens furent les premiers parmi les Grecs qui aient entrepris des voyages réguliers au delà de la Sicile. Remarquons en passant que les Phocéens n'employaient

pas des bâteaux marchands arrondis, mais des galères à cinquante rames[1].

Bientôt la navigation prit un accroissement merveilleux chez les Grecs. Presque tous les états du Continent, aussi bien que des îles, surtout les colonies du littoral de l'Asie mineure eurent des forces navales importantes. La Méditerranée était couverte de navires qui partaient de Corinthe et d'autres villes du Péloponèse, des îles de Samos et de Rhodes et des ports de Milet et de Phocée. Ce fut à cette époque que, dans un but bien évident de profonde politique, Solon célébra dans un poème l'Atlantide, qui lui était connue par la tradition qu'il avait recueillie en Égypte.

Il n'avait point échappé à la sagacité des cet homme d'état que l'avenir des Athéniens dépendait de leur marine C'est donc pour tourner leurs vues du côté de la mer, qu'il leur signalait au loin cette île mystérieuse par de là les colonnes d'Hercule. Les projets qu'avaient conçus le grand législateur ne furent mis en œuvre que cent ans plus tard par Thémistocle. Les Athéniens devant partager entr'eux le produit des mines de Laurium, Thémistocle leur persuada de renoncer à cette distribution et d'en consacrer l'argent à la création d'une marine.

Il nous reste à indiquer les diverses événements politiques qui ont influé sur le développement de la marine et du commerce en Grèce. Trop faibles pour se maintenir contre la puissance du roi Cyrus, les Phocéens se décidèrent tous à abandonner leur ville, en emportant leurs trésors et les statues de leurs dieux[2]. Ils firent voile vers Chios et demandèrent à acheter les îles d'Œnusie. Les habitants de Chios s'y refusèrent; ils redoutaient le voisinage d'un peuple aussi actif et aussi industrieux.

[1] Hérodote fait cette remarque, parce que dans ces temps, les vaisseaux longs étaient des vaisseaux de guerre, et les ronds, des bâtiments marchands.
(*Note du Traducteur.*)

[2] Excepté les peintures, et les statues en bronze (Hérodote, liv. I.)
(*Note du Traducteur.*)

Exaspérés par la douleur, au souvenir de la patrie qu'ils venaient de perdre, les Phocéens y retournèrent pour égorger la garnison étrangère qui avait occupé leur cité, ensuite ils firent serment de n'y jamais revenir ; mais le cœur faillit à plus de la moitié : ils violèrent leur serment, ne pouvant se décider à quitter pour jamais les demeures de leurs pères. Le reste fit voile pour la Corse où existait une colonie Phocéenne, comme on sait. Ils y demeurèrent cinq ans ; leurs pirateries irritèrent les Tyrrhéniens et les Carthaginois, qui d'un commun accord, mirent en mer soixante vaisseaux. Les Phocéens en ayant équipé de leur côté un pareil nombre, il s'en suivit un combat acharné l'an 336 avant J.-C. Ces derniers mirent les alliés en déroute, mais la victoire leur coûta cher ; le plus grand nombre de leurs vaisseaux avait péri, le reste avait souffert de fortes avaries. Les Phocéens qui tombèrent entre les mains de leurs ennemis, furent assommés à coups de pierres. Les alliés se remirent en peu de temps de leur échec; les Phocéens au contraire, dans la position où ils se trouvaient, manquaient des ressources nécessaires pour réparer leurs pertes ; ils abandonnèrent Alalie qui fut détruite par les Tyrrhéniens. Une partie des fugitifs firent voile pour Rhegium et fondèrent Hyèle que les Romains appelèrent Véla; les autres se retirèrent à Marseille.

Ce combat naval forme une époque décisive dans l'histoire de la marine des Grecs et de leurs relations commerciales avec l'est et le sud. Leur puissance s'était affermie au milieu du vaste bassin de la Méditerranée, par la création et la prospérité de leurs établissements coloniaux. Ces établissements durent éveillier la jalousie des Carthaginois et des Tyrrhéniens dont ils compromettaient les intérêts. Ces deux nations ne pouvaient trouver une occasion plus favorable, pour se prémunir contre un préjudice plus grave dont les menaçait l'avenir, qu'en attaquant une colonie grecque isolée, dont la puissance commençait à prendre l'essor. Par là elles se débarrassaient d'adversaires redoutables et s'assuraient la

domination sur la mer à l'ouest de la Sicile. Celle-ci devint dès lors le point de séparation entre le commerce des Carthaginois et celui des Grecs; à l'est la mer resta ouverte aux Grecs; les Carthaginois ne pouvaient les empêcher d'y naviguer, quelque vif desir qu'ils en eussent sans doute. C'est dans ce temps que nous voyons la Sicile partagée entre les colonies des Grecs et celles des Carthaginois. Désormais les régions lointaines de l'ouest sont fermées aux premiers. Massilia prospérait, il est vrai, mais elle était sans communication avec la métropole. Comme la puissance des Carthaginois suivait un mouvement continuel d'ascension, et que par suite des événements politiques, l'attention des Grecs, de la mer Egée devait se porter sur les côtes de l'Asie, les relations de ces derniers avec la Sicile et l'Italie ne pouvaient être très actives : d'un autre côté, les établisements grecs en Italie et en Sicile avaient assez à faire pour résister aux envahissements des Carthaginois. Aussi Hérodote est-il obligé de convenir qu'il ne peut rien affirmer avec certitude au sujet de l'extrêmité occidentale de l'Europe.

Nous avons parlé des commencements de la marine de Samos; ses dévelopements ultérieurs ne sont pas sans importance dans l'histoire de la navigation chez les Grecs. Sous le règne d'Amphicrate les Samiens défirent les habitants d'Egine. Polycrate, ce célèbre favori de la fortune, s'étant emparé de l'île, porta la marine des Samiens à un point de splendeur qui répondait à sa volonté énergique, à ses talents et au bonheur inouï qui accompagnait toutes ses entreprises. Il avait cent galères à cinquante rames et mille hommes de trait. Il ne tendait à rien moins qu'à serendre maître de la mer comme autrefois Minos l'avait été. Déjà il avait en sa puissance un grand nombre d'îles ainsi que de villes en terre ferme, et il pouvait se flatter de réussir dans l'exécution de ses vastes projets. Il vainquit dans un combat naval les Lesbiens qui étaient venus avec toutes leurs forces au secours des Massiliens. Pour se concilier les bonnes grâces

de Cambyse, Polycrate lui offrit une flotte tout équipée pour l'aider dans son expédition contre l'Egypte [1]. Il lui envoya quarante trirèmes à bord desquelles il fit embarquer une partie de la population dont la fidélité lui était suspecte; il faisait prier le roi de Perse de ne pas lui renvoyer l'équipage. Ce plan échoua toutefois. Les hommes à bord de la flotte, pénétrèrent les perfides desseins de Polycrate; au lieu de passer en Egypte, ils relâchèrent à l'île de Carpathos et demandèrent assistance aux Lacédémoniens. Excités par le souvenir d'un ancien outrage, les Corinthiens prirent part à cette expédition contre le tyran de Samos. Ils parurent avec une flotte considérable devant la ville qu'ils assiégèrent, mais sans succès. Voyant que le siége traînait en longueur, les Lacédémoniens se rembarquèrent et abandonnèrent les Samiens à leur malheureuse destinée. Ceci eut lieu environ 525 ans avant J.-C. Les Samiens qui avaient entrepris cette guerre contre Polycrate, firent voile pour Siphnos, aujourd'hui Siphanto, à cette époque la plus riche des îles par l'abondance des mines d'or et d'argent qu'elle renfermait; ils en exigèrent une forte somme d'argent, avec laquelle ils achetèrent l'île d'Hydra aux Hermionéens. Après cela ils dirigèrent leur course vers l'île de Crète où ils bâtirent Cydonie. Durant cinq ans ils jouirent d'une prospérité constante; la sixième année les Eginètes les vainquirent dans un combat naval avec le secours des Crétois, détruisirent leurs vaisseaux et les réduisirent en esclavage.

Sans doute ces expéditions se faisaient sous l'impulsion directe de Polycrate; mais il n'en est pas moins vrai qu'antérieurement à son règne, les Samiens avaient déjà donné des preuves de leur esprit entreprenant, par leurs excursions sur mer dans différentes directions. On a pu remarquer que les exilés de Samos n'essayèrent point de chercher un refuge en

[1] Hérodote dit: Cambyse levant alors une armée pour porter la guerre en Egypte, Polycrate le fit prier de lui envoyer demander des troupes.

(*Note du Traducteur.*)

Sicile où se trouvait Zanclé habitée autrefois par leurs compatriotes et où ils auraient rencontré des populations amies dans d'autres villes. Ce qui les empêcha de s'y réfugier, ce furent sans doute, les fréquentes révolutions qui bouleversaient ces divers états. Un fait qui prouve avec quelle sagacité attentive, les Samiens observaient la moindre circonstance et savaient en tirer parti, c'est qu'ils profitèrent du hasard qui paraît avoir amené Colaeus, leur compatriote, à Théra près des côtes de la Libye, pour conclure un traité d'alliance avec la ville de Cyrène et fonder dans l'oasis une ville qui prit le nom de Fortunée. L'étendue de leur commerce maritime est d'ailleurs prouvée par les établissements qu'ils avaient fondés dans la Thrace.

C'est sous l'influence des faits que nous venons de passer en revue que les notions géographiques des Grecs s'étendirent, à l'ouest, au sud et au nord-ouest de leurs pàys par la navigation et l'établissement de leurs colonies. S'ils ne firent pas d'abord des progrès plus rapides, il faut en chercher la cause dans les événements politiques ainsi que dans l'état peu avancé de la civilisation à cette époque. La géographie ne faisait que de sortir de l'enfance ; elle avait à lutter contre de nombreux préjugés. C'est aux Grecs que nous devons les premiers travaux dans le vaste domaine de la science. Ils nous ont frayé la route, et sans leur activité infatigable, sans leur énergie que rien ne décourageait, on peut croire que nous ne serions pas arrivés au point où nous nous trouvons aujourd'hui. Les Phéniciens apparurent sur mer bien avant les Grecs ; ils parcoururent un bien plus vaste espace qu'il n'a jamais été donné à ces derniers d'en apercevoir. Mais les Phéniciens n'ont point enrichi le domaine de la civilisation par les résultats de leur expérience ; au contraire, ils avaient soin de les soustraire à tous les regards dans un intérêt tout mercantile. Les voyages lointains des marchands de Tyr et de Sidon restèrent sans effet sur la pensée et furent perdus pour la science ; l'histoire n'en doit tenir

compte que pour en suivre les traces et en déterminer l'étendue. Les Grecs furent les créateurs de la géographie; quand une fois leurs vues se furent tournées du côté de la mer et du commerce maritime, ils agirent dans un système tout différent. A mesure que les informations étaient obtenues par les navigateurs à l'étranger, elles devenaient pour ainsi dire une propriété commune. Ainsi s'accroissait sans cesse le dépôt des connaissances. Ce furent les cités de l'Asie mineure qui entreprirent dans cette direction les premiers voyages aux côtes de la Thrace et de l'Asie. Ces voyages, et les colonies dont ils amenèrent l'établissement, eurent d'abord beaucoup plus d'importance pour le commerce que pour l'extension de la géographie. Sans le penchant inné qui portait la nation grecque à rechercher la satisfaction des besoins de l'esprit, nul doute que ces colonies septentrionales ne fussent restées de simples villes marchandes. Ici aussi cette ardeur de connaître qui travaillait les Grecs, se fit jour.

La ville de Milet, dont il a été souvent question, consacrait toute sa sollicitude au commerce avec les côtes de la mer Noire et des pays limitrophes. Plus de cent colonies furent établies sur ces rivages par les Milésiens. Ce fut d'abord dans la Propontide, aujourd'hui la mer de Marmara, la ville de Cyzique et plus tard Sinope, aujourd'hui Sinab, dans la Paphlagonie; ces colonies prirent naissance vers le milieu du huitième siècle, (environ 750 ans avant J.-C.)

Leur prospérité constante eut pour effet, non-seulement d'encourager les Milésiens à augmenter leurs colonisations sur les bords de la mer Noire, mais d'engager aussi l'émulation des autres villes à imiter leur exemple. C'est de Sinope que partirent la plupart des colonies qui allèrent s'établir sur les côtes orientales de cette mer. Vers la fin du huitième siècle avant J.-C., Milet fonda sur le détroit des Dardanelles et sur la mer de Marmara les villes d'Abydos, de Lampsaque et de Proconnèse. Environ 60 ans auparavant (740 ans avant J.-C.) Chalcis et Erétrie, deux puissantes villes de commerce

dans l'île d'Eubée, avaient fondé une trentaine de places dans la Chersonèse chalcidique dont Olynthe forma le centre, et parmi lesquelles Stagyre, patrie d'Aristote, doit surtout être citée.

Dans la dernière moitié du septième siècle (675 ans avant J.-C.), les Mégariens, ou, suivant une autre opinion, les habitants de Chalcis, bâtirent la ville de Chalcédoine. Sa position avantageuse sur cette importante voie de communication qui sépare deux continents et forme la jonction de deux mers, la rendit bientôt considérable. A la même époque, les Milésiens amenèrent des colonies sur les côtes européennes de la mer Noire à Tomi où fut exilé Ovide, et plus loin vers le nord à Olbie, sur l'embouchure du Borysthènes (le Dniéper) dans le pays qu'on appelle aujourd'hui Stomogil, c'est-à-dire les cent collines ; c'était une des principales villes grecques de la mer Noire. Dix-sept ans après la fondation de Chalcédoine, les Mégariens bâtirent Byzance en face de cette ville. Plus tard Byzance reçut de l'empereur Constantin le Grand le nom de Constantinople et fut longtemps un entrepôt important. Il en partit plusieurs colonies qui s'établirent sur les bords du Pont-Euxin, entr'autres Selymbrie et Héraclée. Quelques années après, Milet fonda encore sur la mer Noire les villes d'Apollonie, d'Odessos, de Théodosie et de Panticapœon.

Ce ne sont là que les établissements les plus considérables que les Grecs aient créés sur la mer Noire ; mais il suffit de les mentionner pour indiquer les traces des entreprises faites dans la direction du nord. A mesure qu'ils s'étendaient au loin par leurs colonies, leur existence prenait un développement plus énergique, et avec la force croissait chez eux l'amour de l'indépendance, principe vivifiant de leur activité intellectuelle.

Il ne nous est plus donné de remonter jusqu'à leurs premières tentatives : nous ne pouvons retrouver les vestiges à jamais effacés des premiers pas qu'ils firent dans la carrière. Toutefois deux faits nous sont acquis, deux faits déci-

sifs qui peuvent nous servir de point de départ dans nos études sur le perfectionnement successif de la géographie des Hellènes. Ce sont d'un côté, les renseignements qu'il se procurèrent par la navigation ; et de l'autre, c'est le besoin qu'ils éprouvèrent de féconder par la méditation les résultats de l'expérience. C'est sous l'influence de ces deux faits que se constitua en Grèce la science géographique.

Sans doute il fallut encore bien du temps avant que l'on reconnût les grossières erreurs qui se mêlaient aux notions que les Grecs tenaient des étrangers. Leurs propres observations étaient d'abord trop récentes et trop imcomplètes pour détruire les opinions popularisées par Homère et acceptées par les philosophes venus après lui. On continuait à considérer la terre comme un disque, qu'environnait l'océan et aux extrémités duquel se trouvait tout ce que la terre habitable offrait de plus beau et de plus magnifique. C'est là que, conformément au système d'Homère, on plaçait l'Élysée, les îles des bienheureux, les Hyperboréens, les vertueux Éthiopiens; là était le séjour de toutes les félicités : c'est aussi là, croyait-on, que le disque de la terre était légèrement incliné vers le sud. Ces croyances nées d'anciennes et obscures traditions, entretenaient dans la nation un vif desir de pénétrer jusqu'à ses limites, soit par le fleuve Phasis, soit par les colonnes d'Hercule. Parmi les singulières idées généralement répandues à cette époque nous citerons celle-ci : on croyait le ciel suspendu au dessus de la terre, au dessous de laquelle se trouvaient les enfers ; et c'était jurer par l'impossible que de dire : « On verra plutôt le ciel passer sous la terre et la terre se balancera dans les airs au dessus du ciel et les hommes iront plutôt habiter dans la mer et les poissons là où vivaient les hommes. »

C'est contre ces conceptions, aussi absurdes que profondément enracinées que la géographie eut à lutter avant que des notions exactes pussent répandre du jour sur ce point et faire évanouir ces fantômes.

Les voyages maritimes étaient restreints dans un espace relativement très limité ; toutefois ils frayèrent la route qui devait conduire aux développements ultérieurs. Les colonies servaient à la métropole de point de départ, d'où l'expérience acquise par les relations avec les peuples étrangers agrandissait peu à peu l'horizon.

L'histoire, il est vrai, ne nous a point transmis un tableau complet du commerce dans ces colonies ; mais ce commerce existait, et il existe des documents qui nous procurent quelques lumières à cet égard. A l'aide des anciennes monnaies on peut dans certaines circonstances rétablir les diverses routes qu'a suivies le commerce. Une des découvertes les plus intéressantes de ce genre et qui a un rapport immédiat avec nos côtes, a été faite par un paysan en 1824 dans le grand duché de Posen, non loin de la rivière de *Netze*, dans un champ appartenant à la petite ville de Szubin, entre Bromberg et Exin. Ce sont trente-neuf pièces d'argent, la plupart fort anciennes, portant l'empreinte de différentes villes grecques. Depuis longtemps c'était un fait généralement admis que la colonie d'Olbie, sur le Pont-Euxin, entretenait des relations commerciales très étendues avec les villes grecques, qui en tiraient des grains, des pelleteries, des esclaves, et l'ambre jaune ; mais on manquait de renseignements sur le commerce qu'elle pouvait faire par terre avec le nord. La position de la ville d'Olbie à l'embouchure du Dniéper, pouvait sans doute le favoriser ; mais tout ce que l'on savait sur son étendue se réduisait à des suppositions et à des probabilités.

Les Grecs connaissaient l'ambre jaune qu'ils estimaient à l'égal de l'or et de l'argent ; on en concluait qu'Olbie devait avoir eu des relations directes avec les côtes de la mer Baltique, où l'on trouvait cette substance précieuse. L'auteur de l'histoire de Prusse [1] avait tracé la route que suivait ce

[1] Voyez : Vogt, hist. de la Prusse. t. 1, page 92 et suiv. Levezow, mémoires de l'académie de Berlin 1833, page 181 et suiv.

commerce, bien avant qu'on eût fait la découverte en question. Nous transcrivons ici ses observations qui nous viennent en aide dans la tâche que nous avons entreprise de faire voir comment le commerce des colonies a pu avancer les progrès de la géographie. « Par un réseau de fleuves communiquant entre eux, depuis la Baltique jusqu'au Pont-Euxin, la nature avait tracé cette route commerciale; soit qu'on suivît le Prégel, le Guttalus ou le Chronos des anciens, pour entrer ensuite dans le Pripez, et de cette rivière dans le Borysthène qui conduisait jusqu'à Olbie à son embouchure dans le Pont; soit qu'on remontât la Vistule, puis le Bog pour entrer dans le Pripez ou bien dans le Borysthène. Sans doute ce parcours présentait bien des difficultés; toutefois ce qui devait les alléger beaucoup, c'est que le commerce se faisait dans la Sarmatie entre des peuplades amies et unies par les liens du sang; surtout quand la nation des Venèdes ou Vendes se fut avancée vers l'ouest. Le pays des Stavanes s'étendait jusqu'aux Alains, et c'est dans la contrée habitée par ces derniers que le Borysthène prend sa source. C'est, sans contredit, par cette voie que, dans les premiers temps, avant que les routes de la Pannonie fussent ouvertes, l'ambre jaune arrivait à travers l'ancienne Scythie dans la Grèce et jusque dans l'Asie. Il est vrai que la route du sud, qui descend en Pannonie, a été un certain temps la plus fréquentée; mais nul doute que la voie de l'est par le Borysthène ne soit beaucoup plus ancienne. »

Nous ignorons à quelle époque ces monnaies furent apportées à l'endroit où on les a trouvées; mais on peut affirmer que ce fut à une époque fort ancienne; car les pièces provenant de différentes villes, quoique de l'argent le plus fin, sont d'un travail grossier et qui décèle l'enfance de l'art. Les plus anciennes remontent à la fin du cinquième siècle. Leurs empreintes indiquent qu'elles appartenaient aux villes d'Olbie, d'Athènes, d'Egine et de Cyzique. Comment ces différentes pièces se sont-elles trouvées réunies au lieu où on

les a découvertes? Nulle conjecture n'a été proposée à cet égard. Il est probable qu'elles ont été trouvées sur l'emplacement de l'ancienne Ascaucalis, citée par Ptolémée.

Ces monnaies venaient des villes grecques, qui avaient des rapports commerciaux avec Olbie. Il y a apparence, qu'elles étaient la propriété d'un commerçant du pays, soit qu'il les ait rapportées d'Olbie, soit qu'il les ait reçues de marchands grecs venus dans cette ville pour faire des achats ; mais dans tous les cas elles nous fournissent la preuve qu'il existait des relations directes entre Olbie et le nord. Ascaucalis était située sur la rive occidentale de la Vistule, à l'endroit où ce fleuve quitte la direction nord-ouest pour couler au nord-est ; de plus la côte qui fournissait l'ambre jaune se trouvait au Nord de cette ville ; il faut en conclure qu'elle servait d'entrepôt principal au commerce intérieur avec les pays septentrionaux que la Vistule mettait en communication avec les villes grecques de la mer Noire. Quelque expédition commerciale dirigée dans les premiers temps vers les bords de la mer Noire et poussée par la Vistule, jusque dans les mers du Nord a pu donner naissance au récit du voyage des Argonautes. Le voyage était possible, et de cette façon on retrouvait également l'océan au Nord. Le commerce de la Grèce avec ces pays doit remonter à une bien haute antiquité puisqu'Homère connaît l'ambre jaune.

De pareilles relations avec de lointains pays, par l'intermédiaire des colonies, eurent pour effet immédiat d'avancer la civilisation et d'éclairer et de rectifier les notions géographiques des Grecs. Nous avons ici en vue l'époque historique la plus reculée, afin de rapporter autant que possible les premiers commencements d'une géographie plus exacte. Ils ne nous sont pas complètement connus, mais ce qui est certain, c'est qu'il y eut un grand pas de fait, lorsque le philosophe Anaximandre, disciple et compatriote de Thalès de Milet, traça une mappemonde, quoiqu'elle ne fut que la reproduction de l'idée d'Homère. Anaximandre, qui, par ce mer-

veilleux travail, mérita l'honneur d'être compté parmi les sept Sages de la Grèce, vivait de l'an 609 à l'an 545 avant J.-C., précisément à l'époque où les Grecs établissaient leurs colonies dans toutes les directions. Hécatée, également de Milet, corrigea le travail d'Anaximandre, au sujet duquel il publia un écrit. Dès ce moment les bases de la géographie furent posées, et ses développements furent rapides. L'esprit des Grecs franchit avec une audace heureuse l'horizon étroit où il avait été resserré jusque là. Il s'éleva rapidement à des idées générales, il soumit de bonne heure les connaissances de détail à un système. Un fait que nous ne devons pas négliger, c'est que les commencements de la science partent de Milet, de la puissante ville de commerce, qui avait établi des colonies jusque dans les pays les plus reculés. Dans la mappemonde d'Anaximandre, la terre avait la forme d'un cylindre dont le diamètre était trois fois plus grand que la hauteur. Longtemps elle conserva cette forme. En effet vers le milieu du cinquième siècle avant J.-C., Hérodote écrit : « Pour moi je ne peux m'empêcher de rire, quand je vois quelques gens qui ont donné la description de la circonférence de la terre, prétendre sans raison que la terre est ronde comme si elle eût été travaillée au tour; que l'Océan l'environne de toutes parts et que l'Asie est égale à l'Europe. »

Cinquante ans environ avant Hérodote, Aristagoras, tyran de Milet, s'était rendu à Sparte, auprès du Roi Cléomène, afin de réclamer son assistance pour les villes Ioniennes de l'Asie. Hérodote nous apprend que, Aristogaras apporta avec lui une planche en cuivre sur laquelle était gravée la circonférence de la terre avec toutes ses mers; on voit d'après cela, que, dans la Grèce proprement dite, les cartes étaient encore inconnues. La géographie et la philosophie florissaient déjà dans les colonies grecques de l'Asie mineure. A propos de cette carte, Hérodote, qui est le seul qui en parle, nous donne quelques renseignements sur l'Asie. « Les Ly-

diens sont voisins des Ioniens; leur pays est fertile et riche en argent; les Phrygiens sont à l'est; ils confinent aux Lydiens; le pays qu'ils habitent est, de tous ceux que je connais, le plus abondant en bestiaux et le plus fertile en blé. Viennent ensuite les Cappadociens que nous nommons Syriens; après, nous trouvons les Ciliciens qui s'étendent jusqu'à cette mer où est l'île de Chypre. Les Arméniens, dont le pays est contigu à celui des Ciliciens, possèdent également de nombreux troupeaux; viennent ensuite les Matianiens qui occupent le pays. Ils touchent à la Cissie qu'arrose le Choaspe et sur lequel est située la ville de Suse. » La géographie put étendre son domaine dans cette partie de l'Asie, grâce surtout au contact continuel des villes grecques maritimes avec les Perses qui franchirent à la fin les limites de leur empire et firent une invasion en Grèce. En général, on peut dire que la géographie ne prit d'accroissements que du moment où la vie politique des Hellènes se fut développée dans sa force et dans sa variété. C'est au milieu du cinquième siècle de l'ère chrétienne, que la géographie fit les plus vigoureux et les plus heureux efforts pour briser ses entraves. Il est vrai de dire que l'ancienne et profonde théorie des sphères que l'on doit à Pythagore, renfermait déjà le germe d'une grande amélioration. Pythagore avait fait un assez long séjour à Babylone et en Egypte, où l'astronomie jetait déjà de vives lumières, pour y perfectionner ses connaissances. Par là il préparait une base solide aux études géographiques. Les progrès s'enchaînaient l'un à l'autre, la vérité jaillissait de la lutte des divers sytèmes. Le philosophe pythagoricien, parménide, d'Elée (plus tard Vélia), dans la grande Grèce, qui florissait à la fin de la première moitié du V[e] siècle, divisa la surface du globe en cinq zones. Cette division suppose la connaissance de la rondeur de la terre, des grands cercles, des tropiques et l'idée de la forme sphérique du globe. Eu égard aux connaissances restreintes de l'époque, cette idée est une des plus audacieuses qui aient jamais été énoncées : c'était l'axiome

fondamental sur lequel portait tout l'édifice; sans cette notion capitale, tout progrès en géographie devenait impossible. L'honneur d'avoir formulé cet axiome revient tout entier aux philosophes de l'école Pythagoricienne.

Les philosophes de l'école d'Ionie ont tracé la première mappemonde, mais ils avaient adopté le système homérique. D'un autre côté, ils avaient appris des Chaldéens à prendre la hauteur du pôle, ce qui les jetait dans d'inextricables difficultés, la terre étant toujours pour les premiers une surface plane. Anaxagoras de Clazomènes, ville de l'Asie mineure, fut le premier de cette école qui, en calculant l'élévation du pôle au dessus de l'horison, ait supposé que notre globe avait la forme sphérique. Hérodote, comme il a été dit plus haut, riait de ceux qui représentaieut la terre sous la forme d'un disque, parce qu'il en connaissait la véritable configuration. Ces perfectionnements de la géographie se lient aux progrès des connaissances astronomiques et de la navigation, ainsi qu'aux développements des relations commerciales qui en furent la suite : des voyages entrepris par des hommes zélés pour la science y contribuèrent également. Nous venons de parler de Pythagore ; Démocrite mérite également une mention particulière. Ce fut aussi vers le milieu du Ve siècle avant notre ère, que ce philosophe visita les contrées orientales de l'Asie. Démocrite est le premier qui ait avancé que la terre avait sa plus grande dimension de l'est à l'ouest, c'est-à-dire que le diamètre de l'équateur surpasse l'axe de la terre en longueur. Il est probable que sans ce voyage il n'aurait jamais conçu cette idée qui marque un progrès important dans la géographie; les conséquences en furent d'autant plus importantes, qu'elles engagèrent les géographes à mesurer les degrés de latitude et de longitude. Démocrite était un profond penseur; la haute portée de son esprit se révèle surtout dans les explications ingénieuses qu'il donna au sujet de la formation de la surface du globe par les influences des autres corps célestes.

Hérodote appartient également à cette époque où la géographie fut établie sur des bases fixes et invariables. Nous ne pouvons le passer sous silence ici ; les recherches auxquelles il se livra dans de lointains voyages et qu'il consigna dans ses écrits, ont puissamment agrandi le domaine des sciences géographiques. Les récits transmis par les générations précédentes, ne lui suffisaient pas ; il voulut voir et observer par lui-même. Il visita la Scythie, le Pont-Euxin, la grande Grèce, l'Egypte ; il recueillit des informations précieuses sur le Pont-Euxin, sur la mer Caspienne, ainsi que sur les peuples et les pays situés au nord et au nord-est de ces deux mers. S'il ne réussit pas à dissiper entièrement les épaisses ténèbres répandues sur ces régions lointaines, c'est qu'il était difficile en ce temps de se procurer des renseignements sûrs et complets. Du reste, l'ouvrage d'Hérodote avec lequel commence l'histoire proprement dite, est important en ce qu'il nous fait connaître l'étendue des connaissances géographiques de son temps : nous en transcrivons les passages qui se rattachent plus directement au but de notre ouvrage. En parlant des mers, il dit : « La mer Caspienne est une mer par elle-même et n'a aucune communication avec l'autre. Car la mer où naviguent les Grecs, celle qui est au delà des colonnes, qu'on appelle la mer Atlantide et la mer Erythrée, ne font ensemble qu'une seule mer. La mer Caspienne est une mer par elle même : elle a autant en longueur, qu'un vaisseau qui va à la rame, peut faire de chemin en quinze jours ; et dans sa plus grande largeur, autant qu'il en peut faire en huit. Le Caucase borne cette mer à l'occident, et c'est la plus grande de toutes les montagnes, tant par son étendue, que par sa longueur.

Quant à l'étendue de la terre, voici ce qu'en dit Hérodote : « Je vais montrer, en peu de mots, la grandeur de l'Europe et de l'Asie et en décrire la figure. »

« Les pays occupés par les Perses, s'étendent jusqu'à la mer australe qu'on appelle la mer Erythrée ; au dessus,

vers le nord, habitent les Mèdes; au-dessus des Mèdes, les Sapires; et par delà les Sapires, les Colchidiens qui sont contigus à la mer du Nord où se jette le Phase. Ces quatre nations s'étendent d'une mer à l'autre. De là vers l'Occident s'avancent dans la mer, deux péninsules que je vais décrire : l'une commence dans le nord, au Phase, et s'étend vers la mer le long du Pont-Euxin et de l'Hellespont jusqu'au promontoire de Sigée, dans la Troade; du côté du Sud, cette même péninsule commence au golfe Mariandique adjacent à la Phénicie, le long de la mer jusqu'au promontoire Triopium. Cette péninsule est habitée par trente nations différentes. L'autre commence aux Perses et s'étend jusqu'à la mer Erythrée; là est la Perse; ensuite viennent l'Assyrie et l'Arabie; elle aboutit, mais seulement en vertu d'une loi, au golfe Arabique où Darius fit construire un canal qui le joignait au Nil. De la Perse à la Phénicie, le pays est grand et vaste; depuis la Phénicie, la même péninsule s'étend le long de cette mer, par la Syrie, de la Palestine à l'Egypte où elle aboutit. Elle ne renferme que trois nations. Tels sont les pays de l'Asie à l'Occident de la Perse.

« Les pays à l'est, au dessus des Perses, des Sapires et des Colchidiens, sont bornés de ce côté, par la mer Erythrée, et, dans le nord, par la mer Caspienne et l'Araxe qui coule vers l'Orient. L'Asie est habitée jusqu'à l'Inde, mais depuis ce pays on rencontre à l'est des déserts que personne ne connaît et dont on ne peut rien dire de certain. Tels sont les pays que comprend l'Asie, et telle est son étendue.

« La Libye suit immédiatement l'Egypte et fait partie de la seconde péninsule, laquelle est étroite aux environs de l'Egypte. En effet, depuis cette mer jusqu'à la mer Erythrée, il n'y a que cent mille orgyies qui font mille stades. Mais depuis cet endroit étroit, la péninsule devient spacieuse et prend le nom de Libye. J'admire d'autant plus ceux qui ont décrit la Libye, l'Asie et l'Europe, et qui en ont déterminé les bornes, qu'il y a beaucoup de différence entre ces trois parties

de laine, avec laquelle les Indiens s'habillent. Puis il continue : « Du côté du midi, l'Arabie est le dernier des pays habités ; c'est aussi le seul où l'on trouve l'encens, la myrrhe, la canelle, le cinnamome, le cédanon. Les Arabes recueillent toutes ces choses avec beaucoup de peine, excepté la myrrhe. » Sur la manière dont se récoltaient ces diverses productions, on en croyait encore les récits des Phéniciens. Hérodote parle aussi du mouton à longue queue et continue. « L'Éthiopie s'étend au couchant de l'Arabie en tirant vers le midi ; c'est le dernier des pays habités. Elle produit beaucoup d'or, des éléphants monstrueux, toutes sortes d'arbres sauvages et de l'ébène. Les hommes y sont grands, beaux, bien faits et vivent fortlong temps. Telles sont les extrémités de l'Asie et de la Libye. Quant à celles de l'Europe à l'occident, je ne peux rien en dire de certain ; car je ne conviendrai pas que les Barbares nomment Eridans un fleuve qui se jette dans la mer du nord, et dont on dit que nous vient l'ambre. Je ne connais pas non plus les îles Cassitérides, d'où l'on nous apporte l'étain. Le nom même du fleuve est une preuve de mon sentiment. Eridanos n'est point un mot barbare ; c'est un nom grec inventé par quelque poète. D'ailleurs, je n'ai jamais trouvé personne qui ait pu me dire, comme témoin oculaire, quelle est cette mer que l'on place dans cette région de l'Europe. Ce qu'il y a de certain, c'est que l'étain et l'ambre nous viennent de cette extrémité du monde. Il paraît constant qu'il y a une très grande quantité d'or vers le nord de l'Europe. On dit que les Arimaspes enlèvent cet or aux Gryphons, et que ces Arimaspes n'ont qu'un œil. Mais qu'il y ait des hommes qui naissent avec un œil seulement et qui dans tout le reste ressemblent parfaitement aux autres hommes, c'est une des choses que je ne puis me persuader. Quoi qu'il en soit, les extrémités de la terre paraissent produire ce que nous estimons de plus rare et de plus beau. »

On voit par les citations précédentes qu'Hérodote se trouve

placé dans une ère de transformation où la science brise les entraves auxquelles l'enchaînait le système homérique. L'Europe est la moins connue des trois parties du monde : l'obscurité qui la couvre n'est éclairée que par les indications sur le commerce que l'on faisait avec l'ambre jaune, en suivant l'Eridan. Diverses hypothèses ont été proposées au sujet de ce fleuve par les anciens et de nos jours. Toutefois, si l'on tient compte de la découverte des monnaies grecques dont nous avons parlé plus haut, on ne peut douter que l'Eridan ne soit la Vistule et que sa position ne saurait correspondre à celle de l'ancien Rhodanus (Rhône). Les renseignements qu'Hérodote nous fournit sur les peuples et sur les pays qu'ils habitent, sur les montagnes, les fleuves et les animaux, les plantes et les minéraux complètent ses descriptions et leur donnent de l'intérêt. Dans l'Asie, qu'il divise en Aise inférieure et supérieure, il cite dans le voisinage de la Perse un grand nombre de peuples dont la plupart ont déjà été cités, puis les Syriens, les Babyloniens et les Mèdes. Il sait aussi que l'Inde renferme des nations différentes de mœurs et de coutumes. Quant à l'Egypte, il en parle tantôt comme témoin oculaire, tantôt d'après les récits des prêtres du pays. L'Arabie, l'Ethiopie et la Libye avec ses diverses peuplades ne lui sont pas inconnues. Il avoue en différents endroits, que c'est sur l'Europe qu'il a le moins de renseignements et pourtant il assure que l'Ister, traversant des pays habités, est très connu.

La Scythie est le vaste espace qu'arrosent l'Ister et ses affluents ; elle s'étend au nord jusqu'au Tanaïs, qui descend des hauteurs du septentrion, et se jette dans le Palus-Méotide, la partie nord de la mer Noire. Sur ce point la Tauride touche à la Scythie. Plus loin, il nomme les Agathyrses [1], les Mélanchlènes, les Sauromates, etc, etc. ; au nord

[1] *Agathryses*. Les femmes sont communes entr'eux, afin qu'étant tous unis par les liens du sang ils ne soient sujets ni à la haine ni à la jalousie.

(*Note du Traducteur.*)

est un désert de sept jours de marche [1]; à l'est de ce désert sont les Thyssagètes, les Iyirques, puis d'autres peuples qui ont la tête chauve. « Des marchands grecs, ajoute-t-il expressément, venant des villes commerçantes du Borysthène et de la mer Noire, ont pénétré jusque là. On connaît tout le pays jusqu'à celui des hommes chauves, mais on ne peut rien dire de certain de celui qui est au dessus. Des montagnes inaccessibles y forment une barrière qui en interdit l'entrée. Ces hommes à tête chauve, racontent, ce que je ne crois pas, qu'elles sont habitées par des hommes qui ont des pieds de chèvre. Ils ajoutent qu'au delà, on en trouvait d'autres qui dorment six mois de l'année. Je ne crois pas un mot de tout cela. Nous savons que le pays à l'Orient des têtes chauves est habité par les Issédons; on savait par les Issédons que le pays au dessus est habité par des hommes qui n'avaient qu'un œil appelés Arimaspes en langue scythe, et par les Gryphons qui gardaient l'or. » Ensuite il décrit les hivers rigoureux qui se font sentir dans le pays et les neiges abondantes dont les Scythes comparent les flocons à des plumes [2]. Tout ceci nous prouve qu'Hérodote avait pénétré fort avant dans le nord et le nord-est de l'Asie, grâce à l'activité courageuse des marchands helléniques qui visitaient ces pays. C'est en se fondant sur des observations faites sur les lieux qu'il peut nier aussi positivement qu'il l'a fait, l'existence des Hyperboréens. La description qu'il fait de la Scythie est assez singulière : la Scythie étant tétragone, et deux de ses côtés s'étendant le long de la mer, l'espace qu'elle occupe vers le milieu des terres, est parfaitement égal à celui qu'elle a le long des côtes. En effet, depuis l'Ister jusqu'au Borysthène, il y a dix journées de chemin; du Borysthène au Palus-Méotide, il y

[1] D'après Hérodote il est de quinze jours de marche.

[2] Voir le passage d'Hérodote quant aux plumes dont les Scythes disent que l'air est rempli et l'opinion que j'en ai. La neige ressemble à des plumes, lorsque les Scythes en parlent, ils ne le font que par comparaison avec la neige.

(*Notes du Traducteur.*)

en a dix autres ; et depuis la mer en remontant par le milieu des terres jusqu'au pays des Mélanchlènes qui habitent au dessus des Scythes, on compte vingt jours de marche. J'évalue un jour de marche à deux cents stades. Ainsi la Scythie aura quatre mille stades de traversée le long des côtes et quatre mille autres stades à prendre droit par le milieu des terres. Telle est l'étendue de ce pays. »

Hérodote avait, sur le pays baigné par l'Ister des notions fort restreintes ; il place sa source chez les Celtes, auprès de la ville de Pyrène, et il lui fait traverser le milieu de l'Europe. Il connaît la chaîne des monts Rhodope et l'Hæmus et les fleuves qui en découlent ; il connaît la Péonie, l'Illyrie, les pleines Triballiennes, le pays au dessus des Ombriens. Les Celtes, et leurs voisins les Cynésiens, habitent selon lui, les extrémités occidentales de l'Europe. D'après cette donnée, l'Europe paraîtrait bien petite. Cependant il est possible que les Celtes aient occupé à cette époque, tout l'ouest de ce continent. Quoique, selon toute apparence, Hérodote ne connût pas bien exactement l'étendue du pays qu'ils habitaient, on est autorisé à admettre cette supposition d'après le reste de sa description de l'Europe.

Voici un autre passage qui nous indique comment il entendait l'arrangement des diverses parties du globe : « L'Egypte, dit-il, est presque vis-à-vis de la montueuse Cilicie. De là à Sinope, sur le Pont-Euxin, il y a en ligne droite cinq jours de marche pour un bon voyageur : or, Sinope est située vis-à-vis de l'embouchure de l'Ister. Il me semble par conséquent que le Nil qui traverse toute la Libye peut entrer en comparaison avec l'Ister. »

Hérodote a mesuré le Pont et le Palus-Méotide, avec lequel cette mer communique, en mettant à profit les facilités que lui offraient pour cela les colonies grecques du pays et leurs relations. On peut croire qu'il s'était procuré sur l'Egypte des informations plus exactes que n'en possédaient ses contemporains. Mais c'est dans le nord surtout que ses recher-

ches ont été fécondes en heureux résultats. Il sait que la mer Caspienne n'est qu'un lac borné à l'ouest par le Caucase et contigü du côté de l'est à une plaine immense, s'étendant fort loin et habitée en grande partie par les Massagètes. Voici ce qu'il dit des dimensions du bassin occupé par le Pont-Euxin : « C'est de toutes les mers celle qui mérite le plus notre admiration ; elle a onze mille cent stades de longueur et sa plus grande largeur est de trois mille trois cents stades. Le Bosphore s'étend jusqu'à la Propontide. Quant à cette dernière, elle a cinq cents stades de largeur, sur quatorze cents de longueur et se jette dans l'Hellespont dont la largeur est de sept stades et la longueur de quatre cents. Il communique à une mer d'une vaste étendue, qu'on appelle la mer Egée. On a mesuré ces mers de la manière suivante : Dans les longs jours, un vaisseau fait en tout environ soixante-dix mille orgyies de chemin et soixante mille par nuit. Or, de l'embouchure du Pont-Euxin au Phase, qui est sa plus grande longueur, il y a neuf jours et huit nuits de navigation : cela fait onze cent dix mille orgyies, c'est à dire onze mille cent stades. De la Syndique à Themiscyre, sur le Thermodon, où le Pont-Euxin est le plus large, on compte trois jours et deux nuits de navigation, qui font trois cent trente mille orgyies, ou trois mille trois cents stades. C'est ainsi que j'ai pris les dimensions du Pont-Euxin, du Bosphore et de l'Hellespont, et ces mers sont naturellement telles que je les ai représentées. Le Palus-Méotide se jette dans le Pont-Euxin ; il n'est guère moins grand que cette mer et on l'appelle la mer du Pont. »

On ne peut qu'admirer les grandes choses qu'Hérodote exécuta avec les moyens si incomplets que son siècle lui fournissait. L'ignorance de la langue et des usages des peuples étrangers augmentait encore les difficultés qu'offraient les voyages et le séjour au milieu d'eux. Et pourtant Hérodote, au lieu de nous donner des catalogues arides de noms propres, a porté constamment son attention sur la religion, les mœurs, les besoins, les rapports politiques, l'agriculture, les arts,

les productions naturelles. Rien de ce qui constitue la physionomie particulière des peuples et des pays qu'ils habitent ne lui échappe. S'il rapporte quelque récit merveilleux, ce n'est pas qu'il s'y complaise, mais c'est parce qu'il lui semble digne d'être mentionné. Par ses ouvrages où il n'imite personne, où il se montre constamment créateur, quoiqu'il ne soit pas sans quelques défauts, Hérodote a mérité d'être compté parmi ces génies originaux qui n'apparaissent qu'à de longs intervalles. Il est à la fois, le créateur de la géographie et de l'histoire.

Quel que soit le pays ou le peuple qu'il ait à décrire, la sagacité d'Hérodote sait toujours démêler dans la foule des détails, les traits saillants qui en constituent l'individualité et qu'il importe de connaître; ses regards scrutateurs ont remonté le cours du Nil, aussi loin que cela lui était possible; il donne sur l'Egypte des aperçus aussi vrais qu'étendus: « Comme les Egyptiens, dit-il, vivent dans un climat tout particulier, et que le Nil est différent du reste des fleuves, aussi leurs mœurs et leurs usages diffèrent-ils complètement de ceux des autres peuples. C'est ainsi que les femmes vont sur la place et s'occupent de commerce et d'affaires, tandis que les hommes restent chez eux, et travaillent au métier. Les autres peuples font la toile en poussant la trame en haut, les Egyptiens la poussent en bas; les hommes portent les fardeaux sur la tête, les femmes sur les épaules [1]. » C'est ainsi que ses tableaux tout à la fois simples et ingénieux embrassent la vie entière de la nation égyptienne. Dans ses recherches, il s'attache sans relâche à sonder les plus profonds mystères de son culte et de sa civilisation. Quel vaste savoir dans le parallèle qu'il fait entre le Nil et l'Ister ! Hérodote n'a pas, sans doute, une con-

[1] C'était l'opposé des mœurs de la Grèce. Les fonctions des deux sexes prouvent qu'en Égypte les femmes avaient plus d'autorité que les maris. Diodore pense qu'ils voulaient perpétuer par cet usage la reconnaissance qu'ils avaient du gouvernement bienfaisant d'Isis.

(*Note du Traducteur.*)

naissance complète et détaillée du pays, connaissance qu'il ne pouvait guère acquérir, mais il n'omet rien d'essentiel ni de caractéristique; il entre même parfois dans les plus petits détails, comme par exemple, dans le passage suivant. « Le pays produit aussi du chanvre, ce dernier ressemble beaucoup au lin, sauf qu'il est plus gros et plus grand, il lui est en cela beaucoup supérieur. Cette plante vient naturellement et de graine. Les Thraces s'en font des vêtements qui ressemblent tellement au lin, qu'il faut bien s'y connaître pour les distinguer, s'ils sont de l'un ou de l'autre. » Nous avons cité ces détails de préférence, parce qu'ils se rattachent directement à notre sujet. Hérodote marque évidemment une ère nouvelle dans l'histoire intellectuelle des peuples. Sans ses travaux, il eut été impossible de réduire la géographie à des bases scientifiques. Les renseignements qu'on doit à ses voyages, et à ses études étaient nécessaires pour que les astronomes pussent songer à déterminer les dimensions de la terre. D'heureuses circonstances, il est vrai, vinrent en aide à ses efforts. Les vaisseaux des Grecs parcouraient toutes les mers. Leurs relations avec des contrées lointaines auparavant inconnues, avaient été resserrés par des établissements coloniaux; leur liberté s'appuyait sur une prospérité commerciale toujours croissante.

La puissance des cités grecques de l'Asie mineure, ne tarda pas à se heurter contre le vaste empire des Perses. Le contre coup de cette collision mit toute la Grèce continentale en mouvement et l'entraîna dans les guerres glorieuses dont les résultats sont suffisamment connus. Les hordes innombrables de Darius et de Xerxès s'enfuirent épouvantées devant les héros de Marathon et de Salamine. Par malheur, dans le cours de ces luttes admirables que soutinrent les peuplades helléniques pour défendre leur liberté, se développèrent les germes de guerres intestines qui éclatèrent plus tard. On vit les descendants des guerriers qui avaient combattu sous Miltiade et Thémistocle, s'oublier au point de conclure des

traités avec leurs ennemis héréditaires, mais la décadence qui se manifeste dès lors chez les Grecs, a une grande importance pour l'histoire. En effet, cette décadence prépare la confusion des divers éléments constitutifs de la vie des peuples, fusion qui fut continuée sous Alexandre le Grand, mais qui ne s'acheva que sous la domination des Romains.

A ces faits politiques se lie l'accroissement de la géographie et des notions cosmographiques. Les Grecs commencèrent à mieux connaître l'Orient avec lequel ils n'avaient eu jusque là que de faibles relations. Ctésias de Gnide, contemporain d'Hérodote, vivait à la cour du roi de Perse en qualité de médecin. Ses écrits répandirent quelque lumière sur l'Inde et sur le sud de l'Asie en général. Outre ses propres observations il trouvait des documents dans le pays même. Par malheur, il ne nous est parvenu de ses écrits que des fragments qui ne suffisent pas pour nous faire apprécier le résultat de ses renseignements. L'expédition de l'armée grecque envoyée au secours du jeune Cyrus dont Xénophon ramena les débris, ne fut pas non plus sans quelque utilité pour la géographie. Partis des rives de l'Euphrate et du Tigre, les Dix-Mille se dirigèrent au nord, traversèrent la partie la plus étroite de la péninsule que forme l'Asie mineure; puis ayant pris par le pays des Taoques, des Sythins, des Macrons et des Colchidiens, ils arrivèrent à une ville de la Colchide sur le Pont, où ils se reposèrent de leurs fatigues. Toutefois la géographie des Grecs fit des progrès peu rapides, et encore ne portaient-ils que sur quelques points. Les notions anciennes furent confirmés ou rectifiées. En proie aux guerres civiles, les Grecs étaient trop occupés de leurs propres affaires pour songer au dehors. Par contre, la géographie scientifique gagna beaucoup.

Eudoxe de Gnide, contemporain et ami de Platon, étendit et perfectionna l'application des notions astronomiques à la géographie. Il passa plusieurs années à Héliopolis, en société avec Platon, épiant sans cesse les prêtres égyptiens tou-

jours mystérieux, pour tâcher de surprendre dans leurs entretiens quelques uns de leurs secrets cosmographiques. Il avait un observertoire à Gnide et à Kerkesure en Egypte. On prétend qu'il a fait également des observations en Asie, en Sicile et en Italie. Dans ses travaux, Eudoxe n'avait d'autres instruments que l'œil nu, et c'est avec des moyens aussi bornés qu'il réussit à tracer une mappemonde sur des donnés astronomiques. Eudoxe faisait passer la méridienne par l'île de Rhodes et c'est, à partir de ce point qu'il comptait les degrés de latitude; il supposait que la terre habitée, continent, avait une longueur double de sa largeur; cela peut le nous faire juger combien sa mappemonde était imparfaite. Mais si graves que soient les erreurs qu'Eudoxe a commises dans la disposition des diverses parties du globe, sa mappemonde n'en reposait pas moins sur une idée vraie et susceptible de perfectionnements. On pourra se faire une idée de la bizarrerie de cette figure cosmographique, quand on saura que les côtes de l'Attique à partir du cap Sunium jusqu'à l'isthme de Corinthe, et plus loin, les côtes jusqu'au cap Céraunium, dessinaient une ligne droite courant de l'est à l'ouest; et pourtant, ainsi que nous l'avons dit, Eudoxe se guidait dans son travail sur des observations célestes. Une autre imperfection est signalée dans la construction de la mappemonde d'Eudoxe; il l'avait tracée sur une surface plane, au lieu d'adopter la projection sphérique. Cette méprise suffit pour faire comprendre les difficultés que la géographie scientifique rencontrait dans sa marche. Il y avait plus de cent ans que l'on avait reconnu la forme sphérique de la terre, et pourtant nous voyons qu'un savant, un homme éminent s'obstine à tracer sa carte sur une surface plane. Au reste nous le répétons, malgré toute les imperfections que renfermait cette première figure mathématique de la terre, l'essai d'Eudoxe fut un grand pas fait dans le perfectionnement de la science géographique.

Cet essai était basé sur l'évaluation des distances, dont par

suite d'un commerce de plus en plus étendu, on commençait à tenir compte; il dut avoir pour première conséquence, de faire comprendre la nécessité de connaître les dimensions du globe terrestre. Peut-être le perfectionnement de la géographie eût-il suivi dès lors, une marche plus rapide, si l'on eût eu de meilleures méthodes pour les opérations astronomiques, et si cette ardeur de connaître, cet esprit entreprenant et audacieux qui avait jadis animé les Grecs, ne se fussent pas éteints au milieu des troubles politiques et du fracas continuel des armes; et si enfin la mappemonde d'Eudoxe n'eût tellement frappé tous les esprits par sa nouveauté, qu'elle resta longtemps la base des états géographiques de cette époque. A sa mappemonde, Eudoxe joignit un traité de géographie, dans lequel il fixait la position des différents pays, d'après sa propre observation.

Quelques années après Eudoxe, paraît Ephorus de Cumes qui entremêlait à la géographie des notions historiques. Les anciens le rangent parmi les hommes les plus éminents dans cette science; toutefois son mérite paraît assez douteux. Ephorus n'en sait guère plus qu'Hérodote sur l'orient et sur le nord. Au nord, il connaît les Scythes; à l'ouest, les Celtes; voilà tout: il s'en tient aux notions obtenues avant lui; cela résulte suffisamment de la structure générale qu'il assigne à la surface du globe. D'après lui la terre a quatre côtés correspondant aux quatre points cardinaux. A chaque côté est un peuple: conception absurde et qui ne pouvait avoir aucun résultat pour l'avancement de la science. Au surplus, les travaux d'Ephorus ne nous sont point parvenus dans leur intégrité, toutefois ce que nous en connaissons nous fournit la preuve que, de son temps, le nord et l'ouest, de la Méditerranée, à partir des points extrêmes (sud et nord) de la Sicile, n'étaient pas mieux connus qu'à l'époque où vivait Hérodote. De ce fait, il résulte que les voyages de découvertes entrepris cent ans auparavant par Hannon et Himilcon qui parcoururent les côtes de l'Atlantique, au sud et

au nord, n'étaient pas encore parvenus à la connaissance des Grecs, et que de leur côté ceux-ci n'avaient tenté aucune excursion pour visiter ces parages. Ainsi demeuraient dans l'oubli les indications sur l'ouest, qu'avait données longtemps auparavant, Hésiode, qui parle des Liguriens et des Scythes qui trayaient leurs juments, ainsi que des Ethiopiens; Eschyle qui mentionne l'armée des courageux Liguriens et le champ des Cailloux, à l'embouchure du Rhône ; Sophocle qui cite le pays des Liguriens et l'Europe s'étendant au loin ; Euripide qui, lui aussi connaît les Liguriens ; enfin Hécatée le Milésien déjà cité, qui parle de l'Ibérie et de quelques unes de ses cités et du pays des Celtes à l'est de l'Ibérie. Tous ces renseignements restèrent stériles ; au milieu du tourbillon des troubles politiques où vivaient les Grecs, ces points lointains disparurent entièrement à leurs yeux. Ils virent même venir dans leur propre pays, sans que cette apparition excitât leur curiosité, des soldats Gaulois et Ibériens que Denis tyran de Syracuse, au commencement de la seconde moitié du quatrième siècle, avait envoyés au secours des Lacédémoniens. Si l'on avait été curieux d'avoir des connaissances plus précises sur l'ouest de l'Europe, on aurait certainement pu les trouver chez les Grecs occidentaux qui entretenaient des relations très étroites avec les peuples de cette partie de l'Europe, comme l'envoi de ces soldats le prouve suffisamment. Et depuis l'an 390 avant notre ère, Marseille avait des rapports avec Rome en faisait un commerce actif avec les Gaulois dans l'intérieur du pays.

Pour expliquer le retard que la géographie éprouve dans sa marche durant cette période, il est essentiel de revenir sur les événements politiques que nous avons indiqués plus haut.

Les cités grecques de l'Asie mineure [1] ayant succombé dans la lutte qu'elles soutenaient contre les despotes de l'Asie, les rapports qui avaient subsisté jusque là entre ces colonies et la

[1] La Carie, l'Ionie, etc. (*Note du Traducteur.*)

métropole durent cesser. Les premières et les plus nombreuses colonies ayant été fondées par les Grecs asiatiques, ce furent ceux-ci qui contribuèrent le plus à agrandir l'horizon de la science, surtout dans la direction de ces établissements coloniaux. Par leur industrie, leur activité commerciale et intellectuelle, ils avaient conservé jusqu'au moment de leur chute une supériorité incontestable sur les Grecs du continent. C'est en vain qu'ils avaient fait des efforts inouïs pour conserver leur indépendance. C'est en vain que les Phocéens quittèrent leur ville natale, qu'à l'exemple des habitants de Téos, ils aimèrent mieux renoncer à leur patrie, plutôt que de se soumettre au joug de l'étranger. Les conséquences de leur chute ne tardèrent pas à atteindre les Grecs du continent. Ayant pris fait et cause pour leur compatriotes, par delà les mers, ils se trouvèrent engagés dans des guerres où ils s'immortalisèrent par une résistance héroïque. Ces événements amenèrent une révolution complète dans l'existence politique de la Grèce. Tant que les cités grecques de l'Asie étaient restées florissantes, les nations helléniques du continent n'avaient point paru sur le théâtre du commerce maritime. Paralysée dans son essor par la politique ombrageuse de ses tyrans, Athènes ne s'était point encore aventurée sur la mer. Nous avons vu plus haut que Solon avait cherché à diriger les vues de ses concitoyens vers la marine, qu'il échoua et qu'il était réservé à Thémistocle de décider les Athéniens, quand ils eurent secoué le joug de leurs oppresseurs, à construire des vaisseaux pour tenir tête à la flotte des Perses. Voilà où en était cette république qui fut plus tard la souveraine des mers. Nous trouvons dans l'histoire un fait qui prouve combien les Grecs du continent étaient arriérés dans la navigation : Après la bataille de Salamine (480 avant J.-C.) ils n'osèrent pas s'aventurer sur mer plus loin que l'île de Délos. « Tout ce qui était au delà de cette île les effrayait, dit Hérodote; ces parages leur étant inconnus, ils croyaient que Samos, où la flotte ennemie s'était réfugiée après sa défaite, se trouvait

à une aussi grande distance que les colonnes d'Hercule ».

Les despotes de l'Orient, fiers de leurs armées innombrables avaient été mis en fuite par une poignée de héros qu'ils avaient regardés d'abord en pitié du haut de leur dédain superbe. A partir de la bataille de Salamine, Athènes étendit de plus en plus sa domination sur les mers, mais avec sa grandeur se développait en même temps le germe de sa décadence prochaine. On voit que dès lors sa politique tend avec une persistance que rien ne décourage à l'asservissement de ses anciens alliés. Cette politique éveilla la jalousie des états qui, comme Sparte, ne voulaient pas lui céder en puissance. De là les discussions véhémentes entre les partis, et enfin les luttes ouvertes qui durèrent plusieurs siècles presque sans interruption et absorbèrent les meilleures forces du pays. Dans le cours de ces guerres, les Grecs déployèrent une grande puissance, mais elle différait complètement, quant à sa nature, de celle des cités helléniques de l'Asie mineure. L'une ne se basait que sur la force des armes, l'autre était le résultat des ressources créées par le commerce à l'époque où Athènes eut une marine, le temps de fonder des colonies de commerce était passé depuis longtemps. Privés de ces établissements, les Athéniens essayèrent par compensation d'envahir le territoire de quelques uns de leurs anciens alliés; mais ces tentatives excitèrent des rivalités jalouses qui les firent échouer fréquemment dans leurs projets. Dans le nombre de ces expéditions, nous ne citerons que celles qui se lient à l'objet de nos recherches, à la géographie. Ce sont les guerres qu'ils firent en Sicile et dans la grande Grèce où ils tentèrent vainement de s'établir de 427 à 423 avant J.-C. Attirés par les richesses des villes grecques de ces provinces, ils renouvelèrent leurs attaques quelques années après, de 415 à 413 en y employant toute leur puissance. Ils ne furent pas plus heureux que la première fois.

Ces considérations rapides sur l'histoire des Grecs du

continent et de l'Asie mineure nous expliquent pourquoi, après Hérodote, la géographie fit peu de progrès, surtout dans le nord et l'ouest, depuis la victoire remportée par les Carthaginois et les Tyrrhéniens sur les Phocéens. Ainsi qu'il a été dit plus haut, cent ans après, nous voyons encore les Tyrrhéniens, maîtres de l'île de Corse, exercer la piraterie contre les Grecs, et les Carthaginois prendre un accroissement bien autrement redoutable. A l'époque où Léonidas, avec ses trois cents Spartiates mourait aux Thermopyles de la mort des héros, les Grecs de la Sicile remportaient de leur côté une brillante victoire sur l'armée que les Carthaginois avaient envoyée pour commencer dans cette île la ruine des Grecs de l'Occident. A plusieurs reprises, ils renouvelèrent leurs tentatives jusqu'au jour où ils furent vaincus par les Romains et chassés de la Sicile. Tant qu'ils s'y étaient maintenus ils avaient fermé l'Occident aux Grecs. Peut-être celà ne leur eût pas été possible, si le plan des Athéniens eût réussi. Marseille était isolée : ses relations avec les peuples du nord n'étaient d'aucune utilité pour la géographie. Cependant, avec toute sa sollicitude et tous ses efforts, Carthage ne put maintenir sa domination exclusive sur les mers de l'Occident. Il paraît même que les deux expéditions qu'elle envoya sur les côtes atlantiques, eurent peu de succès ; car autrement Marseille n'aurait guères osé envoyer dans les même parages, Pythéas et Euthymènes. Marseille vivait alors en paix avec les Gaulois dont elle avait eu souvent à repousser les agressins, tandis que Carthage souffrait de ses luttes incessantes avec les Grecs de la Sicile. Ainsi cette ville grecque la plus avancée du côté de l'ouest, tenait depuis sa fondation un rang honorable. Pythéas et Euthymènes en partirent l'an 340 avant J.-C. Pythéas fit le tour de l'Europe; Euthymènes fit le tour de la Libye. Mais avant son départ, lepremier, d'après des observations astronomiques, c'est à dire d'après le rapport de l'ombre au gnomon, avait fixé la latitude de Marseille à peu près au

parallèle de Bysance. Par cette opération Pythéas prouva sa haute capacité pour son audacieuse entreprise, et en effet, il contribua puissamment à agrandir le domaine de la géographie. Si les observations qu'il consigna après son retour dans un ouvrage sur la géographie et sur l'océan avaient été comprises, et mises à profit par les géographes postérieurs, les ténèbres qui cachaient l'occident de l'Europe se seraient dès lors dissipées. Il parcourut les côtes de l'Europe et en marqua différents points, notamment le cap Calbion, aujourd'hui le cap Finistère avec les îles situées à l'ouest de ce cap, dont il appelle la plus éloignée Uxisama, aujourd'hui l'île d'Ouessant; il visita les côtes de l'Europe depuis Cadix jusqu'au Tanaïs. Il vit l'embouchure du Rhin; il décrit le cap oriental de l'île des Bretons, lequel, dit-il, s'avance au loin dans la mer en face de l'embouchure du Rhin, de manière qu'on peut l'apercevoir de ce dernier point. Plus loin il connaît les Ostiens ou Ostions qui correspondent peut-être aux Istuévons, peuplade germaine, dans le voisinage du Rhin, puis le golfe Mentonom qui a une étendue de 6000 stades, et les bords sont habités par les Gultoniens. A une journée de navigation, il place l'île de Baltée ou Basilie; c'est sur ses bords que les flots jetaient l'ambre jaune; les habitants l'employaient pour le chauffage ou le vendaient aux Teutons du continent. Pythéas fut aussi le premier parmi les Grecs qui vit la Bretagne. Il en évalue la longueur à plus de 20,000 stades; il lui donne plus de 40,000 stades d'étendue et fixe la distance du cap Kantion au pays des Celtes à plusieurs journées de navigation. Pythas ne s'arrêta pas là; son zèle infatigable et courageux l'entraîna à six jours de navigation plus loin, jusqu'à l'île de Thulée, dont il fixe la position dans le voisinage de l'Océan glacial. Ce qui constate le soin avec lequel Pythéas a fait ses observations, dans les pays inconnus du Nord, c'est qu'il recueillait ses matériaux par des calculs astronomiques. C'est ainsi qu'il lit dans sa description de l'Océan : « Les barbares nous montrèrent le point du ciel où se cou-

che le soleil. Il y a dans ces contrées des saisons où la nuit est très courte et ne dure pas plus de deux à trois heures. Le soleil disparaît alors sous l'horizon, pour reparaître au bout d'un court espace de temps à l'orient. »

Pythéas rapporte aussi que les habitants du nord lui ont assuré qu'ils avaient des saisons où il faisait constamment nuit. Quant aux particularités du pays, il cite entr'autres ce fait ; il dit : que ni la terre, ni la mer, ni l'air n'y subsistent séparément, mais que de tous ces éléments, il se forme une concrétion semblable au poumon de mer ; que les fruits et les animaux domestiques y manquent tout à fait ou y sont fort rares, et que les hommes s'y nourrissent de millet, de légumes et de racines. Il sait que ceux des habitants qui se livrent à l'agriculture, recueillent le froment dans des granges où ils le battent.

Ces relations de Pythéas semblèrent tellement extraordinaires dans leur nouveauté, qu'on les prit pour des mensonges. On manquait des connaissances nécessaires pour les apprécier : si on les avait mûrement examinées, elles auraient pu être de la plus grande utilité pour étendre le domaine de la géographie dans le nord et l'ouest qui étaient resté si longtemps inconnus. Ce qui leur donnait une grande importance, c'est que Pythéas, habile astronome, comme on n'en saurait douter, avait reconnu la forme sphérique de la terre. Les observations sur le lever et le coucher du soleil dans les pays du nord pourraient suffire pour le prouver; mais nous en avons une autre preuve convaincante. Il désignait l'île de Thulée la plus septentrionale des îles Britanniques, comme l'extrémité du globe, et comme le point où le tropique du Cancer se confondait avec le cercle polaire. Le navigateur carthaginois Himilcon n'avait pas été aussi avant dans le nord, dans son expédition antérieure à celle de Pythéas dont il était loin de posséder les connaissancs. Nous ne savons dans quel but Pythéas entreprit ce voyage, mais il paraît que Marseille aurait regardé l'exploration de pays inconnus jusqu'a-

lors comme un moyen d'agrandir sa puissance et son commerce. Peut-être voulait-elle y envoyer ensuite des colonies, comme jadis les Grecs de l'Asie mineure en fondèrent sur le Pont-Euxin. On ignore quelles furent les conséquences de cette expedition. Les uns adoptèrent à peu près les rapports de Pythéas; les autres le traitèrent d'imposteur et n'accueillirent ses renseignements qu'avec mépris. L'arrogance ignorante de ces critiques porta un grand préjudice à la science géographique. Ils furent cause que pendant longtemps on négligea les travaux de Pythéas. Nous avons dû nous étendre longuement sur cette importante expédition, parce quelle a reculé les bornes de la sience. Depuis Hérodote elle n'avait pas reçu un pareil accroissement. Jusqu'à l'époque où les Romains par d'immenses conquêtes établirent leur domination dans l'ouest et le nord, les écrits de Pythéas demeurèrent la base de la géographie de l'Occident. Son entreprise paraît d'autant plus merveilleuse qu'il n'avait pas de fortune et que malgré les faibles ressources dont disposait la marine, malgré l'état peu avancé des connaissances astronomiques et de l'histoire naturelle, il observa plusieurs phénomènes, tel que le flux et reflux de l'Océan dont il attribua les causes à l'influence de la lune.

Après avoir examiné dans ses phases les plus importantes le voyage de Pythéas, nous allons reporter notre attention sur l'excursion que son contemporain Euthymènes fit dans le sud. Celle-ci est peu connue et n'eut aucune influence sur la géographie, on l'oublia bientôt. Les Grecs ne visitèrent pas les côtes atlantiques de la Libye; ils ne les connaissaient que par des notions fort obscures fournies par les Phéniciens et les Carthaginois qui les tenaient secrètes, ainsi que leurs connaissances, leurs découvertes et leurs écrits sur ces pays. Ces voyages n'étant faits que dans des vues commerciales nous en parlerons dans l'histoire des Phéniciens et des Carthaginois. Ce que nous en avons dit pourra suffire pour le moment. Les Carthaginois ne s'étaient avancés sur les côtes de

la Lybie que jusqu'à l'île de Cerné; pour l'Égypte et l'Éthiopie elles n'étaient que très imparfaitement connues. Cependant cet obstacle n'arrêta pas les développements de la géographie scientifique chez les Grecs. Des hommes doués de sagacité trouvaient dans la masse des faits connus assez de matériaux pour leurs études. Les expéditions d'Alexandre en Asie, expéditions qu'il poussa juqu'à l'Indus, l'Oxus et les montagnes orientales, hâtèrent singulièrement les progrès de la géographie dans cette partie du monde. Aristote, dont les connaissances profondes et presque universelles nous frappent d'étonnement, imprima une impulsion puissante à la géographie. Il prouva la sphéricité de la terre avec une merveilleuse clarté. Il avait ainsi fixé un point capital auquel les progrès ultérieurs vinrent se rattacher. Il connaissait les côtes occidentales de l'Afrique jusqu'au fleuve de Chremetès qui répond au Sénégal ou à un fleuve sous le parallèle d'Agisymba. Il avait puisé ces renseignements dans les écrits des Carthaginois.

Pour les contrées de l'Asie qu'Alexandre traversa à la tête de ses armées victorieuses, Aristote se servit soit des relations laissées par ce capitaine, soit des descriptions faites par ceux qui l'accompagnèrent, Diognètes, Beton, Aristobule. Il consulta encore les rapports faits, suivant les ordres d'Alexandre par Néarque, Onésicrite, Androsthènes. Ils contiennent le récit de leurs excursions de l'Indus à l'embouchure de l'Euphrate et au golfe arabique en suivant les côtes. Par toutes ses recherches, Aristote avait été conduit à penser qu'il était possible de se rendre des côtes occidentales de l'Europe et de la Libye dans les contrées orientales de l'Asie. De ce que l'éléphant se trouvait et aux extrémités occidentales de l'Europe et dans l'est de l'Asie, il en concluait que les deux continents ne devaient être séparés que par une très petite distance; de plus il lui paraissait très vraisemblable qu'au de là de la grande île formée par l'Europe, l'Asie et la Lybie, il en existait d'autres dans l'hémisphère opposé. Cette idée fait supposer qu'Aristote avait mesuré la terre. Du reste,

c'est un de ces rares aperçus qui font voir dans l'antiquité l'espèce de pressentiment que quelques hommes illustres avaient de l'existence d'un nouveau monde. C'est ainsi qu'ils croyaient que l'Ister (le Danube) prenait sa source aux monts Pirène et que, se divisant en deux branches, l'une se rendait dans le Pont-Euxin et l'autre dans le golfe Adriatique. « Aristote, dans son traité *De mirabilibus*, rapporte ce fait comme une chose généralement reconnue. Dans son traité *de Meteor*. il dit que l'Ister prend sa source dans les Pyrénées et que, traversant toute l'Europe, il va se jeter dans le Pont-Euxin. Cette erreur pourrait faire douter que ce passage fût d'Aristote[1]. »

Le philosophe de Stagyre reprochait aux Athéniens de passer des jours entiers sur la place publique, recueillant avec une curiosité insatiable les récits des voyageurs qui venaient des bords du Phase ou du Borysthènes. Nous ne citons ce fait que pour constater que de son temps le commerce d'Athènes avec les pays septentrionaux avait de l'importance et que c'était une des sources où la géographie puisait ses renseignements.

La philosophie d'Aristote, qui fait époque dans la civilisation en général, eut une influence marquée sur la marche des études géographiques. Dicéarque, un de ses disciples, s'y livra avec ardeur. Il entreprit des voyages, mesura la hauteur de quelques montagnes par des procédés astronomiques, publia des écrits et une carte géographique, dont le tracé était basé sur l'évaluation des distances. Malgré ces défauts, cette carte marque un grand progrès ; elle éclipsa les travaux d'Eudoxe, travaux qui n'en avaient pas moins été fort utiles. Après la mort d'Alexandre et le partage de son vaste empire entre ses lieutenants, les sciences trouvèrent dans la ville d'Alexandrie, qu'il avait fondée en Égypte, un asile sous la domination intelligente des Ptolémées. Ces princes voulurent conserver à leurs sujets les bienfaits de la paix. La puissance

[1] Gosselin, « Recherches sur la géographie des Anciens. » (*Note du Trad.*)

formidable d'Alexandre le Grand avait amené une perturbation profonde dans l'existence des nations helléniques : leurs relations avec les colonies du Pont-Euxin étaient rompues.

Les Ptolémées eurent soin de les rétablir et de relever le commerce sur les mers de l'Arabie et de l'Éthiopie. Ils fondèrent des villes dans des positions avantageuses et ouvrirent des routes dans le sud du pays. Leurs efforts furent couronnés d'un plein succès. Tandis que les autres pays se ruinaient par des guerres incessantes, l'Égypte florissait, grâce au commerce et à une sage administration. Cependant ce ne fut qu'après un long espace de temps que la géographie fit de nouveaux progrès. Les merveilles de l'orient, dont Alexandre le Grand avait facilité l'accès, frappèrent les esprits comme d'un vertige, dont ils furent longtemps à se remettre. On ne cessait de s'en entretenir, et d'en faire des peintures exagérées. Séleucus le victorieux pénétra jusqu'au Gange et jusqu'à Palymbothre, la capitale des Prusiens, et conclut un traité d'alliance avec le roi indien, Sandrokottat, appelé en langue hindoue Chandraguptas. Séleucus avait envoyé en qualité d'ambassadeurs Mégasthène à ce roi, et Démaque, à Allitrohade, son fils. Tous les deux écrivirent la relation de leur voyage ; mais ce n'est qu'un tissu de fables ; le nord et l'ouest furent oubliés, au point que les côtes et les îles de la Méditerranée rentrèrent dans le vague dont elles venaient à peine de sortir. Quelques années après Mégasthène et Démaque (280 avant J.-C.), Patrocle, général de Séleucus, qui avait quelques connaissances géographiques, publia des travaux rédigés avec plus de soin. Il n'ignorait pas que les ouvrages des compagnons d'Alexandre étaient écrits avec négligence, qu'ils fourmillaient d'inexactitudes, de fables et de contes absurdes. Il chercha à se procurer dans la description de l'Asie faite par Alexandre, des documents exacts et dignes de foi. Xénoclès, le trésorier du grand roi, les lui communiqua. Les écrits de ces trois hommes, qui ne sont pas toujours d'accord dans leurs renseigne-

ments, furent les sources où puisèrent les géographes qui s'occupèrent plus tard de ces contrées. C'est un fait bizarre qu'aucun des trois n'ait eu des renseignements aussi exacts sur la mer Caspienne qu'Hérodote, qui leur était de beaucoup antérieur, et qui n'avait à sa disposition d'autres moyens que ses observations et ses recherches, tandis que les conquêtes d'Alexandre procuraient de grandes facilités aux géographes venus après lui. Il est dit expressément que Patrocle fut gouverneur des pays qui entourent la mer Caspienne, et cependant il prétend qu'elle a son embouchure à son extrémité la plus septentrionale, et que de là, en suivant les côtes de la mer du Nord, on peut aller dans l'Inde. On a lieu de s'étonner en outre qu'il ne connaisse pas le lac Aral, et que d'après le tracé qu'il donne de l'Oxus et de l'Iaxarte, il les fasse se décharger dans la mer Caspienne. On sait qu'ils se jettent au sud et dans le lac Aral. Il est vrai que l'aspect de ces contrées a subi des changements depuis, comme le témoigne le grand nombre de lacs et de marais qu'on y trouve. Quoi qu'il en soit, en faisant communiquer la mer Caspienne avec l'Océan, Patrocle a commis une erreur grave dans laquelle Hérodote n'était pas tombé. En outre ce géographe donne à la mer Caspienne la même étendue qu'au Pont-Euxin.

Les renseignements qu'on avait obtenus sur les pays méridionaux étaient plus exacts ; toutefois ils ne s'étendaient qu'aux contrées traversées par le Nil. Deux cents ans après le voyage de Pythéas, Ptolémée Philadelphe, roi d'Egypte, fit partir de Rhodes, le commandant de ses flottes, Timosthènes avec mission d'explorer les pays occidentaux. Par suite des événements politiques, les Grecs du continent avaient perdu l'empire de la mer avec leur indépendance, et la Sicile ainsi que la grande Grèce étaient au pouvoir des Romains. L'ouest avait disparu de nouveau dans un lointain vague et obscur. Timosthènes fit le tour de la Méditerranée mais ne s'arrêta guère aux côtes Tyrrhéniennes et ne fit

qu'entrevoir les rivages de la Libye. Il n'en poussa pas moins jusqu'au détroit des Colonnes d'Hercule. Son voyage a tout l'air d'une course entreprise au hasard dans des pays tout à fait inconnus. Malgré cela, il publia un Traité de géographie et un travail fort étendu sur les ports de la Méditerranée. A cette époque éclata la lutte entre Rome et Carthage qui se disputaient la Sicile. La première guerre Punique mit les Romains en possession de cette île opulente. Après ce premier avantage remporté sur un peuple qui jusque là avait exercé une domination incontestée sur la mer, les Romains qui pour la première fois venaient de franchir les limites de l'Italie, allèrent attaquer Carthage sur les côtes mêmes de la Libye. Rome fut bientôt une grande puissance qui, croissant et se développant dans toutes les directions, dut modifier peu à peu les habitudes et les relations des peuples où elle pénétra et facilita l'accès des pays de l'ouest. C'est là surtout ce qui a de l'importance pour nous : toutefois la science, on le conçoit, ne put d'abord tirer parti des nouvelles ressources qui lui étaient offertes. Les anciennes idées étaient trop fortement enracinées dans les esprits, et la marche de la science dépend trop en général des choses connues depuis longtemps, pour qu'on puisse les abandonner sur le champ. Du reste, ce qui fut cause que les progrès des Romains en Italie, en Sicile et en Illyrie n'exercèrent immédiatement aucune influence sur la géographie, c'est que les savants d'Alexandrie étaient trop éloignés du théâtre de ces guerres pour en ressentir les conséquences ; c'est un fait tout matériel et qui ne demande pas d'autre explication. Au reste pendant que la géogaphie paraît s'arrêter ainsi durant un long espace de temps, l'esprit scientifique prend de nouvelles forces ; l'histoire naturelle, les études mathématiques et astronomiques, croissent et se développent par l'impulsion donnée par quelques esprits supérieurs. Jusque ici les images du globe terrestre, dessinées par les premiers géographes, étaient restées en usage. Enfin paraît Ératosthènes de Cyrène, qui était

corps sphérique, avec des inégalités qui cependent disparaissent dans leur rapport avec l'immensité du globe terrestre. C'est sur cette idée que repose sa méthode. D'abord il détermine la longueur et la largeur de la terre : il prend la distance de 10, 000 stades qui sépare Meroë d'Alexandrie et place ces deux villes sous le même méridien. Suivant ses suppositions, la terre dans toute sa largeur s'étendait de l'extrémité de l'Éthiopie jusqu'au parallèle de Thule, dont il fixa la position d'après les données de Pythéas. Dans l'évaluation de la longueur de la terre qu'il calcula sur le parallèle partant de l'extrémité de l'Inde et venant aboutir en Ibérie, il estima que l'étendue de l'océan ou de la grande mer extérieure qui, concentrique à elle-même, environne le globe dans toute sa circonférence, occupait plus du tiers du cercle total de la longueur. A cette donnée il rattache une idée fort importante ; il dit que sans l'étendue démesurée de l'Océan Atlantique on pourrait le traverser de l'Ibérie aux Indes sous le même parallèle. Ceci est la seconde indication que nous fournit la géographie ancienne sur la possibilité d'une navigation par l'ouest, et prouve qu'Ératosthènes a une idée exacte de l'Océan, qui environne la terre, quoique celle-ci n'ait pas la forme d'un disque. Les erreurs des anciens poètes et philosophes paraissent reposer sur des notions justes mais mal comprises, On voit que les aperçus généraux d'Ératosthènes sur la configuration du globe ne manquent ni de justesse ni d'étendue; quant aux détails, l'exécution dut en être défectueuse, vu l'imperfection des moyens qu'il avait à sa disposition. Ératosthènes dessina une carte basée sur l'étendue et la position des différents pays connus de son temps : il rejette la division du globe en trois parties, l'Europe, l'Asie et l'Afrique ou la Libye, guidé en cela par une idée à laquelle ses détracteurs ne purent s'élever. Cette idée c'était celle de la totalité de la terre qui se présentait à son esprit, quoiqu'elle ne fût point connue alors, comme il en convient lui-même. Ce qui le prouve, c'est qu'il divise la terre en deux

parties par une ligne parallèle à l'équateur qui aboutit du côté de l'ouest aux Colonnes d'Hercule ; du côté de l'est aux caps formés par l'extrémité des montagnes qui bornent l'Inde au nord. A partir des Colonnes, Eratosthènes conduit cette ligne par le détroit de Sicile, les pointes et les caps méridionaux de l'Attique et du Péloponèse jusqu'aux montagnes septentrionales de l'Inde. Il n'est plus guère possible de porter un jugement certain sur ce que la science doit aux travaux d'Ératosthènes ; son ouvrage est perdu, nous n'en avons que des fragments cités par les auteurs qui se sont attachés à le critiquer et à le réfuter. Ce que nous savons de positif, c'est que sa carte ne donnait qu'une représentation confuse et inexacte de la surface du globe ; et il ne pouvait guère en être autrement. Les seuls auteurs qu'il ait pu consulter avec fruit sur le nord et l'ouest étaient Pyhtéas et Timosthènes ; sur l'Asie il avait, entre beaucoup d'autres, Megasthènes et Démaque et principalement Patrocle, avec les itinéraires des lieux où les armées avaient campé dans le cours de leurs expéditions.

C'est l'Arabie, le golfe Persique et le cours du Nil qui étaient dessinés sur sa carte avec le plus d'exactitude. Ce qui prouve combien ce géographe apportait de sincérité et de soins consciencieux à ses travaux, c'est que pour les contrées lointaines, il avoue qu'il donne les distances, telles qu'il les trouve indiquées sans y rien changer ; et même quelquefois il fait remarquer si la route, dont il exprime la mesure, s'éloigne plus ou moins de la ligne droite. Parmi les renseignements épars qui nous ont été conservés au sujet de sa carte, nous nous bornerons à citer ce qui suit : l'Europe y est représentée se terminant par trois péninsules ou langues de terre ; la première qui aboutissait aux colonnes d'Hercule renfermait l'Illyrie, la seconde qui se prolongeait jusque au détroit de Sicile, était située dans l'Italie, la troisième qui se terminait par le cap Malée, comprenait tous les pays situés entre la mer Adriatique, le Pont-Euxin et le Tanaïs qui mar-

quait la limite entre l'Europe et l'Asie. Ératosthènes avait appelé la première Ligystique ou Ligurreum ; à la seconde, comprise entre la mer Adriatique et la mer Tyrrhénienne, il donnait le nom d'Italique. Les idées d'Ératosthènes sur la disposition des divers pays, surtout des contrées du nord, seraient inexactes sans doute, s'il ne fallait appliquer à l'état général des connaissances géographiques plutôt qu'à la carte dessinée par ce savant, le passage suivant de Strabon portant : « que Timosthènes et Ératosthènes, ainsi que les géographes antérieurs à eux, connaissaient mal les pays ibériens et celtiques ; mais plus bien mal encore les contrées habitées par les Germains et les Bataves. » Mettons Timosthènes hors de cause ; notre géographe lui-même en faisait peu de cas, parce qu'il a peu profité de ses travaux ; au moins est-il prouvé que Pythéas, en suivant les côtes occidentales de l'Europe vers le nord, avait pénétré jusqu'à des latitudes très avancées, et qu'il a recueilli ses observations d'après des méthodes astronomiques et sur l'évaluation des distances. Pour la construction d'une carte on pouvait tirer de plus grands avantages d'un pareil travail, que Strabon ne paraît le supposer ; il est évident que son jugement porte sur la description faite des pays et des nations qui étaient devenus moins difficiles à pénétrer par les guerres des Romains. Deux remarques de Strabon confirment notre opinion ; c'est ainsi qu'il dit dans un endroit : « On admet généralement aujourd'hui que si on fait abstraction des détours et des sinuosités des routes, l'Ibérie entière, à partir des Pyrénées aux côtes de l'Ouest n'a pas plus de 6, 000 stades de longueur : » Ératosthènes avait indiqué cette mesure qui, selon la remarque de Strabon, approche plus que toutes les autres de la vérité. Dans un autre passage qui se lie à l'observation précédente, Strabon dit, qu'au sujet des Galates, la carte d'Ératosthènes ne s'accorde pas avec le texte de son traité.

Pour mettre à même d'apprécier les services rendus par

Ératosthènes à la géographie, les quelques faits que nous avons cités pourront suffire. Malgré tous les défauts qui défigurent sa mappemonde et son traité, ils firent pendant longtemps autorité chez les anciens. Apollodore les met à la portée du peuple et vingt ans environ avant J.-C., Denys y ajouta une description poétique de la terre. Au reste l'ouvrage d'Ératosthènes n'avança pas beaucoup la géographie et ce n'était guère possible; obligé, comme il l'était, à s'en tenir à ce qui était connu; mais la science fut fixée d'une manière précise, et les idées si longtemps incertaines, que l'on avait eues de la terre et de ses parties, s'assirent dès lors sur une base solide et invariable. Cet avantage était d'autant plus important que l'ouvrage d'Ératosthènes parut précisement vers le temps où les Romains victorieux commencèrent à franchir les bornes étroites de l'Italie. Que l'on s'arrête donc à l'idée qui inspira et guida Ératostènes, si défectueuse qu'en soit l'exécution, on ne saurait nier qu'il ait rendu de grands services à la science géographique.

Pour compléter cette courte notice sur Ératosthènes, il nous reste à ajouter que ce fut lui qui mesura le premier la circonférence du globe; ses évaluations étaient fondées sur des observations célestes, comme nous l'avons dit précédemment. Il est inutile de remarquer que les mesures d'Ératosthènes, obtenues par des méthodes imparfaites, étaient erronées. Toutefois c'était un grand pas de fait; ces premières tentatives rectifiées successivement conduisirent à une mesure exacte de la terre.

Aujourd'hui que la géographie et l'astronomie sont arrivées à un si haut degré de perfection, tout le monde sait combien ces deux sciences sont étroitement liées entre elles; du temps d'Ératosthènes on commençait seulement à entrevoir cette liaison. L'astronomie paraît assez avancée à cette époque, mais dans l'application de cette science à la géographie, on n'allait qu'en tâtonnant. Ératosthènes était à la fois géographe et astronome; le plus grand service qu'il rendit, c'est

d'avoir reconnu la nécessité de mesurer la circonférence de la terre et de construire une nouvelle carte. Ce qui doit redoubler notre admiration pour le bibliothécaire d'Alexandrie, c'est qu'il a calculé la distance de la lune à la terre et qu'il connut l'obliquité de l'écliptique. Ces indications générales suffisent et nous pouvons nous dispenser d'entrer dans une dissertation savante pour relever les erreurs dans lesquelles ce grand géographe est tombé çà et là. Ses opinions ne restèrent pas sans antagonistes. Trente ans environ après lui le célèbre astronome Hipparque de Nicée, en Bithynie, les soumit à un examen approfondi. Le travail d'Hipparque hâta à certains égards les progrès de la science géographique ; toutefois, il adopta pour la circonférence terrestre la même mesure qu'Érastosthènes avait trouvée ; il adopta aussi le méridien que celui-ci fait passer par Alexandrie ; il n'y a que dans le chiffre exprimant la largeur de la terre qu'Hipparque diffère d'Ératosthènes, et, autant que nous pouvons en juger, il paraît avoir procédé dans cette opération avec plus d'exactitude qu'Ératosthènes, dont il rectifiait les calculs. Mais avec tout cela Hipparque ne pouvait obtenir des résultats plus certains que son prédécesseur, n'ayant pas à son usage de meilleures méthodes que n'en avait eu celui-ci, et les hypothèses ne pouvant rien y changer. Du reste, on ne peut nier qu'Hipparque s'éloigne considérablement d'Ératosthènes; d'un autre côté, il a des vues beaucoup plus étroites. Hipparque assure, il est vrai, qu'il a fixé d'après des observations célestes, la position de tous les lieux depuis l'équateur jusqu'au pôle nord. Sa description des climats, ses tables indiquant tous les lieux situés sous le méridien d'Alexandrie, et dans lesquelles il corrige plus d'une fois Ératosthènes furent en usage durant des siècles entiers. Mais après tout, ce ne sont là que des points qui ne purent servir qu'à rectifier la carte d'Ératosthènes.

C'est à tort qu'on a avancé qu'Ératosthènes suit la géographie d'Homère et que son système se lie intimement à celui

du poète, tandis qu'Hipparque aurait secoué le joug des opinions anciennes, pour créer à son tour un système : c'était sans doute une gloire qu'il ambitionnait, mais ses tentatives ne furent pas heureuses. Nous avons vu que les idées d'Ératosthènes sur l'océan étaient parfaitement justes. Selon lui c'était une masse d'eau qui environnait la terre de toutes parts, et la mer de l'ouest communiquait avec la mer Érythrée. Hipparque opposa à cette opinion une opinion toute différente ; il prétendait que l'Océan était divisé par des masses continentales en plusieurs bassins. On ignore où Hipparque a pu puiser cette idée ; il l'appuie sur l'observation qu'il avait faite du flux et du reflux de l'Océan et invoque à ce sujet le témoignage du mathématicien babylonien Séleucus. Nous signalons ce point dans le système d'Hipparque, parce qu'il s'y rattache un fait qui aida à préparer la découverte du nouveau monde, c'est à dire l'hypothèse qui admit l'existence d'un continent séparé par l'Océan de la partie connue. Il n'est pas vraisemblable qu'Hipparque soit le premier qui ait eu cette idée. Nous en avons déjà quelques traces dans l'écrit d'Aristote sur la météréologie où il dit entre autres choses : « Il paraît que les pays situés entre l'Inde et les colonnes d'Hercule, ne forment point une masse continue, mais qu'ils sont séparés entre eux par la mer. » C'est de ce faible germe, il paraît, qu'Hipparque a tiré son hypothèse qui paraît très bizarre, il est vrai, mais qui n'est pas sans importance dans la chaîne des idées qui ont conduit à la découverte du nouveau monde. Cette opinion, au reste, mise en regard de celle d'Ératosthènes dut éveiller, par les contradictions qu'elle souleva, l'attention publique. Les deux opinions continuèrent parallèlement à marcher et eurent chacune leurs adhérents. Cratès, philosophe né à Mallos, fut utile à la géographie en ce qu'il construisit un globe terrestre sur lequel étaient tracés les parallèles et les méridiens. Il fut postérieur à Ératosthènes et à Hipparque ; il vivait vers le milieu environ du second siècle avant notre ère, et se montra partisan du dernier sur son globe terrestre qui était partagé en deux par l'équateur. Il

représenta, selon l'idée d'Hipparque, en opposition avec la terre habitée, un autre continent sur l'hémisphère boréal, et deux continents sur l'hémisphère austral.

Voilà où en était la géographie scientifique, lorsqu'elle commença à se ressentir des victoires remportées par les Romains sur les Carthaginois. Bientôt en effet, nous voyons Polybe parcourir avec des vaisseaux romains les côtes de la Libye, sur la Méditerranée et sur l'Océan, dans la direction du sud. Ces voyages dissipèrent l'obscurité qui régnait sur ces contrées, grâce à la politique de Carthage. Polybe réussit en partie à recueillir de meilleures informations sur le sud-ouest. Selon toute apparence, on lui devait aussi des renseignements plus exacts sur l'Europe occidentale, devenue plus accessible depuis les victoires des Romains sur les Carthaginois qui y possédaient de riches colonies. Mais si Polybe profita des circonstances heureuses où il se trouvait pour augmenter ou rectifier certains détails géographiques, il laissa subsister les bases de la science à peu près telles qu'Eratosthènes les avait fixées. Le peu de changements qu'il voulut y introduire, prouve qu'il avait entrepris une tâche au dessus de ses forces : ce qui lui manquait pour cela, c'étaient les connaissances astronomiques. Au reste ses erreurs furent corrigées par ses successeurs. Son expédition aux côtes de la Libye baignées par l'Océan, amena les plus heureux résultats et restera pour lui un titre de gloire.

Après lui vint Eudoxe de Cizyque qui entreprit de faire de nouveau le tour de l'Afrique et navigua, en partant des côtes orientales de l'Égypte, jusque dans l'Inde. Plus tard, comme on croyait les contrées du sud inaccessibles aux navigateurs, on a révoqué ces voyages en doute, mais à tort. Si le commerce de l'Égypte avec l'Inde fixait l'attention des savants sur les côtes occidentales de l'Égypte, les guerres des Romains leur signalaient les côtes de l'est. Vers cette époque, Agatharchide publia une description de la mer Érythrée, ainsi que des côtes de l'Arabie et de l'Éthiopie.

Artémidore d'Éphèse qui le suivit de près, fournit des notions importants sur la Libye, l'Égypte, l'Éthiopie et l'Arabie. Il rectifia les données d'Ératosthènes sur les côtes occidentales de l'Afrique, tout en suivant les idées du célèbre bibliothécaire d'Alexandrie sur la configuration du globe. Pendant bien des siècles ses ouvrages, ainsi que ceux d'Agatharchide firent autorité pour la géographie de l'Égypte et de la Libye ; Artémidore décrit fort exactement et d'après ses propres observations, tout le pays qui s'étend à l'est, du Nil jusqu'au golfe Arabique, ainsi que la côte à partir de l'entrée du golfe, depuis le cap Diré, en face de la pointe d'Akila en Arabie, jusqu'au promontoire qu'il appelle *Corne du midi*, qu'on nomma plus tard *cap Aromata*, et qui porte aujourd'hui le nom de *Guardafui*. Ce fut lui le premier qui s'avança jusqu'à ce cap. Il ne connaît pas la côte qui s'étend au delà ; mais il sait qu'elle se dirige vers le sud. On regardait généralement Artémidore comme le géographe le mieux informé sur les côtes de l'Arabie.

Les évaluations de distances obtenues dans ce voyage en sont le résultat le plus remarquable.

Les écrits des géographes que nous venons de passer en revue rappellent plus ou moins, par leur caractère général, les travaux de leurs devanciers déjà consultés par Ératosthènes ; toutefois ils ont sur ces derniers l'avantage d'être plus précis et d'offrir des lumières plus sûres. L'hypothèse géographique d'une terre occidentale, située en face de la nôtre, que Cratès avait représentée sur sa mappemonde, s'obscurcit de plus en plus et tombe dans l'oubli ; l'opinion d'Ératosthènes sur la configuration du globe continuait à prévaloir.

On doit un nouveau système de géographie à Possidonius d'Apamée en Syrie, philosophe stoïcien et ami de Cicéron ; il avait une école à Rhodes. Possidonius fixa le périmètre du globe à 180,000, stades : c'est la plus petite parmi les me-

sures assignées par les anciens à la circonférence d'un grand cercle [1].

On doit aussi à Possidonius un ouvrage sur l'Océan qui ne nous est point parvenu et où il s'occupe spécialement des zones ; il en admet cinq pour faciliter l'explication des apparences célestes. Il appliqua ces cinq zones au globe terrestre avec deux subdivisions en deçà des tropiques. Cependant, avec leurs conquêtes, les Romains étendaient de jour en jour leur horizon géographique. La lutte longue et opiniâtre que Mithridate soutint contre les vainqueurs du monde, leur fit connaître les contrées qui avoisinent le Pont ; les Gaules leur furent ouvertes par les campagnes de César qui finit par leur faire franchir l'Océan et les conduisit dans la Grande-Bretagne. C'est par des opérations militaires qu'ils acquirent des notions plus étendues sur les Alpes et les pays adjacents. Les guerres contre les Parthes amenèrent leurs légions dans les plaines qui s'étendent entre le Pont et la mer Caspienne. Cornélius Balbus parcourut l'intérieur de l'Afrique jusque dans le pays des Garamantes [2], que le désert ne put protéger contre l'ascendant irrésistible de la puissance romaine. D'immenses richesses, fruits de leurs victoires, s'étaient accumulées entre les mains des vainqueurs. Ils se précipitaient tête baissée dans toutes les jouissances du luxe et des voluptés : les productions les plus rares et les plus précieuses des contrées les plus reculées couvraient leurs tables et

[1] Après beaucoup de tâtonnements les astronomes et sans doute Eudoxe de Gnide à leur tête, enseignent que la terre est un grand globe et que la circonférence d'un grand cercle de ce globe est de 400,000 stades de circonférence. Chez les Égyptiens Hermès passe pour avoir donné au périmètre de notre globe 360, 000 stades. Possidonius prétendit avoir mesuré un arc du méridien entre Rhodes et Alexandrie et en avoir conclu que la terre avait 240, 000 stades de tour. Le même Possidonius au rapport de Strabon et de Ptolémée, ne lui donnait que 180 mille stades. *Maltebrun* hist. de la géogr.

(*Note du Traducteur.*)

[2] Garama, capitale des Garamantes est Garma au sud-est du Fezzan *Maltebrun.* (*Note du Traducteur.*)

se transformaient pour eux en riches vêtements et en meubles somptueux. Ce luxe effréné, cette prodigalité sans mesure, activèrent le commerce d'Egypte qui amenait les denrées de l'Inde et de l'Arabie au marché d'Alexandrie ; là elles trouvaient un facile débouché pour Rome. Puis du temps d'Auguste, c'est Elius Gallus, qui s'avance dans l'intérieur de l'Arabie pour ouvrir des communications avec l'Arabie Heureuse ; puis c'est Pétrone qui marche contre les Ethiopiens ; puis c'est Juba, roi de la Mauritanie, qui visite également l'Arabie. Les notions que les guerres de César avaient procurées sur les Germains s'accrurent sous le règne d'Auguste. Drusus fit plusieurs expéditions dans l'intérieur du pays. Il parcourut sur mer les côtes de la Germanie jusqu'aux bouches du Weser. L'immense étendue de pays que les Romains avaient soumis à leurs armes détermina César à faire mesurer l'étendue et fixer la position des provinces qui composaient leur empire.

A l'aide de ces matériaux, Vespasius Agrippa parvint à construire une carte qui fut exposée publiquement à Rome. C'est la première carte romaine qui ait paru : toutefois elle ne fut pas d'abord d'un usage général. Si les transactions plus fréquentes du commerce, jointes aux relations administratives, avancèrent la connaissance des provinces éloignées, il s'en faut que la science géographique y ait gagné dans la même proportion. Strabon qui a écrit sur la géographie quelques années après la naissance de J.-C. a mis à profit les documents qui existaient de son temps, mais il n'a pas reculé les bornes de la science. Strabon était physicien médiocre et fort peu versé dans les mathématiques. Il suivit servilement les traces de ses devanciers. Ce qui manque surtout à son grand ouvrage, c'est l'originalité des aperçus, à laquelle il vise du reste ostensiblement. En divisant le globe en quatre parties, il ne fait que reproduire les idées de Cratès. Du reste, en s'attachant à réfuter Ératosthènes sur plusieurs points, il suit le système du géographe d'Alexandrie. C'est en effet, à

l'exemple de ce dernier qu'il admet qu'on peut naviguer d'Ibérie dans l'Inde et qu'il compare la terre à un manteau, comparaison qui se reproduit même plusieurs fois sous sa plume. Strabon est convaincu qu'on peut faire le tour de l'Océan. Voici le mémorable passage où cette conviction est clairement énoncée, et, s'il n'eut point sur les découvertes postérieures la même influence que les idées et les opinions analogues d'Aristote et de Sénèque, il n'en mérite pas moins de fixer notre attention : « Que la terre habitée soit une île, dit ce savant géographe, dans l'introduction de son ouvrage, d'abord les sens et l'expérience nous le disent, puisque partout où les hommes peuvent parvenir aux extrémités de la terre, ils trouvent cette mer que nous nommons Océan; ensuite, là où les sens ne peuvent s'en assurer, la raison le démontre. En effet, tout le côté oriental le long de l'Inde, ainsi que tout le côté occidental occupé par les Ibères et les Maurusiens se parcourent sur mer [1], de même que la plus grande partie du côté méridional et du côté septentrional. Le reste, réputé jusqu'à présent non navigable, parce qu'encore jamais aucun navigateur n'a osé s'y engager ou n'a pu exécuter jusqu'au bout son dessein, n'est pas considérable, à en juger par les distances correspondantes des points où l'on a pu parvenir [2]. Or, il n'est point probable que la mer Atlantique soit divisée en deux, par des isthmes aussi étroits, qui empêcheraient seuls de naviguer tout autour de la terre : on doit plutôt penser que cette mer est une et continue. Ceux qui ayant essayé de faire par mer le tour de la terre, sont revenus

[1] Les connaissances de Strabon, et même celles des Grecs et des Romains sur les côtes occidentales de l'Afrique ne s'étendaient pas au delà du cap de Nun à 214 lieues du détroit de Gibraltar. GOSSELIN. (*Note du Traducteur.*)

[2] Ce que Strabon dit être peu de chose, est dans la réalité, de plus de 8,500 lieues marines de 20 au degré, sans compter la Baltique; ce qu'on avait reconnu de côtes jusqu'à lui, n'était que d'environ 3,300 lieues. GOSSELIN. (*Note du Traducteur.*)

sur leurs pas, avouent tous qu'ils y ont été forcés, non pour avoir rencontré quelque partie du continent qui leur fermât le passage, mais par la disette et le défaut de secours; du reste, s'ils eussent pu poursuivre jusqu'au bout leur entreprise ils eussent toujours trouvé la mer ouverte devant eux. » Ailleurs nous lisons : « On conçoit que dans cette même zone il puisse exister deux terres habitées, et peut-être plus de deux, surtout aux environs du parallèle de Thines au milieu de la mer Atlantique. » Remarquons en passant, que Thines est la ville de Tanaserim sur la côte occidentale du royaume de Siam, baignée par le golfe du Bengale. Ces deux passages, joints à sa division de la terre en quatre parties, nous autorisent à penser que Strabon flottait incertain, entre deux systèmes opposés, dont il n'avait pu concilier les contradictions. Malgré tout son talent et toutes ses connaissances, il est sur ce point d'une faiblesse extrême. C'est ainsi qu'au moyen de l'équateur et du méridien, il partage la terre en quatre, et que, d'un autre côté, il établit que la terre est environnée de tous côtés par l'Océan; de plus, il admet, d'après Ératosthènes et Possidonius, ses contemporains, qu'en naviguant avec le vent d'est dans la direction du couchant, on arriverait dans l'Inde. Enfin, ce qui prouve plus clairement encore combien il y a d'incertitude dans ses idées sur la structure générale du globe, c'est qu'il affirme que les habitants de l'Inde sont opposés par les pieds aux Ibériens.

Les Romains avaient parcouru la plus grande partie du monde connu; des relations de commerce continuelles existaient entre l'Égypte et l'Inde; on avait des itinéraires avec l'évaluation des distances qu'embrassait l'Empire romain tout entier; on avait des travaux analogues qui donnaient la description des côtes; et au milieu de tout ce mouvement et avec toutes ces ressources, la géographie scientifique restait stationnaire. Cela provenait de ce que les données pour fixer les apparences célestes étaient tout aussi fautives que les mesures terrestres. La structure des cartes, basée sur de

tels moyens, ne pouvait être exacte : les méridiens y étaient marqués par des lignes perpendiculaires ainsi que les parallèles. C'est ici encore que Strabon se montre indécis et superficiel. Après avoir décrit une carte à projection plate, il ajoute qu'il est inutile de faire converger les méridiens au pôle; il néglige complètement la courbure naturelle des parallèles. Quoique la science fût arrêtée par toutes ces imperfections et ces méprises, les bases en furent élargies. On fixa les distances des lieux, on mesura la longueur des côtes; par malheur on se servit dans ces opérations de diverses espèces de stades de grandeurs très différentes. Parmi les hommes qui s'illustrèrent par des travaux de ce genre, nous citerons Ménippe de Pergame; contemporain de Strabon. Ses vastes connaissances géographiques l'avaient rendu célèbre. Il détermina l'étendue des îles de la mer Égée, et s'occupait particulièrement de l'évaluation des distances en général. Divers autres ouvrages de ce genre apparurent à cette époque où Rome était arrivée à l'apogée de sa gloire; ils avaient tous été composés par des Grecs. Les Romains, tout entiers à la guerre et à la politique, dédaignaient les travaux de la science. César qui nous a donné une élégante description de ses exploits, fait seul exception à cet égard : ses doutes renferment des notions utiles sur les contrées et sur les peuples qu'il a visités. Le premier, parmi les Romains, Pomonius Mela, écrivit un bon traité de géographie : il vivait vers le milieu du premier siècle de l'ère chrétienne. Un auteur, dont le nom nous est resté inconnu, décrivit les côtes de la mer Erythrée : les mœurs des Germains par Tacite sont le plus ancien document que nous ayons sur l'Allemagne. L'immense monument érigé à la science par Pline l'Ancien éclipsa les essais de ses prédecesseurs.

Le luxe démesuré des Romains donnait l'essor au commerce vers tous les points du monde connu, par mer et par terre, notamment dans la direction de l'est et du sud. Il fallait aux Romains les épiceries précieuses, les pierres fines

et les étoffes des Indes, le poisson et le gibier le plus rare[1]. Il leur fallait pour les jeux du Cirque les bêtes féroces que nourrit le désert : tout cela leur arrivait par la voie du commerce. Les légions victorieuses de Trajan s'étaient avancées jusque dans les pays situés par de là le Danube, et vers le sud, elles ne s'étaient arrêtées qu'aux rives du Tigre. Les matériaux de la science s'accroissaient de jour en jour. Marius de Tyr, qui vivait vers la fin du premier siècle de l'ère chrétienne, traça une carte nouvelle, qui se fondait principalement sur les renseignements obtenus par les marchands. Ce fut sur ces bases que Ptolémée composa son ouvrage. Environ vingt ans plus tard, il calcula la longitude et la latitude des lieux, d'après des observations astronomiques et d'après les distances. Ptolémée ne connaissait pas le nord de l'Europe : ses connaissances sur le nord et l'est de l'Asie étaient également très imparfaites ainsi que celles qu'il avait sur l'Afrique méridionale. D'après ses idées, l'Asie au delà du Gange à partir du promontoire de Presum, aujourd'hui cap *Delgado*, se joignait, par une terre inconnue à l'Afrique méridionale. Cette conception bizarre serait inexplicable, si l'on n'y entrevoyait l'idée d'un continent occidental à l'opposite du nôtre. La continuité de cette conjecture se reconnaît depuis les temps les plus anciens jusqu'à l'époque où elle se réalisa. Au reste, dans l'hypothèse de Strabon, la mer orientale était nécessairement fermée. Enfin nous voyons reparaître, sur la carte de Ptolémée, la mer Caspienne, d'après les notions exactes d'Hérodote, comme une grande mer intérieure, sans communication avec l'Océan, ce qui était contraire aux opinions généralement reçues ; la carte de Ptolémée est défigurée par plusieurs inexactitudes qu'il ne lui était guère possible d'éviter. Avec ces imperfections, elle suffit pour nous donner un aperçu sur

[1] Un seul poisson, comme Caton s'en plaignit amèrement, se payait plus cher qu'un bœuf (Plut. *Vie de César*,) et une petite barrique d'anchois du Pont-Euxin se vendait 300 drachmes (240 livres). MEIERS.

(*Note du Traducteur.*)

l'état et l'étendue considérable de la géographie de cette époque. C'est la dernière grande œuvre géographique dont l'autorité ait été inébranlable. Bientôt la science décline avec la puissance des Romains. Il paraît bien encore des écrits géographiques, mais ce ne sont que des compilations, que des extraits de Ptolémée et de Pline ; nulle part un aperçu nouveau ne se fait jour : ce n'est que sur l'Asie qu'on trouve çà et là quelques notions neuves et originales.

En parcourant une période de plus de mille ans, nous avons vu que c'est par la voie de la navigation et du commerce que la civilisation en général, et notamment les notions de géographie et de cosmologie se sont développées et propagées. Le fait se reproduit dans les siècles qui vont suivre ; des anciens rapports découle sans interruption une série de rapports nouveaux. Les Phéniciens ont les premiers, parmi les peuples connus, entrepris des voyages lointains sur mer ; mais marchands avant tout, occupés de gain et de lucre et ne songeant qu'aux moyens qui peuvent y conduire, ils cachaient avec une sollicitude inquiète et jalouse les connaissances qu'ils avaient acquises dans leurs excursions et elles restent sans influence sur le perfectionnement moral et intellectuel de l'humanité. Cependant on doit admettre que les relations avec les Phéniciens ont éveillé l'activité des peuplades helléniques. Celles-ci paraissent à leur tour sur la scène du monde ; leurs études sont désintéressées ; désormais la science est pour ainsi dire ouverte à tous les regards ; l'humanité entière prend part au mouvement de la pensée. Puis viennent les Romains ; sous l'impulsion de ces maîtres du monde, des changements profonds s'opèrent dans l'état moral et politique des nations; leurs conquêtes, en agrandissant la sphère des connaissances géographiques, ainsi qu'il a été dit plus haut, durent influer sur le commerce ; elles ne purent en changer essentiellement la nature, faute de moyens suffisants ; mais les peuples soumis à la domination des Romains eurent entre eux des communications plus rapides. Le sud et une partie du nord sortirent

des épaisses ténèbres qui les avaient couverts jusque alors et devinrent plus accessibles au reste du monde.

Quand les invasions des peuples de l'est vinrent ébranler la domination romaine, l'Empire d'Occident subit la destinée qui atteint tôt ou tard toute création politique fondée par la conquête et s'appuyant sur le despotisme ; l'empire d'Occident s'affaissa sur lui-même et tomba en ruines. La première irruption de ces flots de peuples, qui se ruèrent sur l'Europe avec une impétuosité furieuse partit des *hiong-nu*[1] ; ils chassèrent devant eux les *yetschis* et la blonde tribu des Usun de race indo-germanique. Ce mouvement se propagea de nation en nation, vers l'ouest, jusqu'à ce que le choc vînt atteindre les peuples qui habitaient sur les limites de l'Empire romain. Les maîtres du monde, énervés par la débauche, paralysés par les discordes civiles qui bouleversaient les provinces, ne purent résister à ces ennemis infatigables qui les attaquaient sans relâche. Peut-être aussi que les forces d'une seule nation, d'un seul empire n'y auraient pas suffi, même dans des conditions plus favorables. C'est ainsi que les rapports existants furent détruits ; mais il s'en forma de nouveaux avec les états qui surgirent de ce bouleversement ; ce fut l'ouest qui en souffrit le plus : les vagues de ce vaste débordement d'hommes resserrées dans un petit espace s'y déchaînaient avec plus de fureur. L'empire romano-byzantin (Bas-Empire) se maintint inébranlable contre les attaques incessantes des Barbares. Dans le cours de ces événements désastreux, le commerce cessa sur la Méditerranée ; les notions géographiques et les études en général, et s'affaiblirent chez les peuples de l'ouest, dont les relations avec l'empire byzantin et l'orient furent interrompues.

A Byzance, la cause de la civilisation fut moins compromise ; mais sous l'empire des idées chrétiennes, elle prit un

[1] La nation des Huns est connue chez les Chinois sous le nom de *Hiong-Nu*. (*Note du Traducteur.*)

autre caractère; l'activité de l'intelligence fut circonscrite dans le cercle restreint des idées théologiques : Constantinople, la capitale du Bas-Empire, devint le centre de la polémique religieuse; Constantin avait fait monter la théologie sur le trône. Alexandrie resta l'asile des lettres : on continuait à s'y occuper de grammaire, de mathématiques et de philosophie; toutefois les études ne purent s'y soustraire entièrement à l'influence des controverses qui agitaient le Bas-Empire.

Un fait qu'on ne saurait révoquer en doute c'est qu'à l'exemple des disciples d'Épicure, les théologiens s'attachèrent à réfuter la théorie de Pythagore sur la rotondité de la terre. Les idées cosmologiques des Pères de l'Église sont représentées dans la topographie chrétienne, qui date du milieu du XVIe siècle et qu'on attribue sans preuve suffisante à un marchand d'Alexandrie qui se serait retiré dans un couvent, sous le règne de l'empereur Justinien, et à qui l'on donne le nom de Kosmas, en y ajoutant l'épithète de *Indopleuster*, qui a visité l'Inde. Dans cette topographie, la terre est figurée comme un vase à surface plane, de forme carrée, baignée par l'Océan qui entre très avant dans les terres. Cette plaine est comme le symbole du tabernacle de Moïse. Par delà l'Océan est situé un autre continent où se trouve le paradis et que les hommes ont habité jusqu'au déluge. Dans cette terre antédiluviale, on a voulu retrouver l'Amérique. La carte de Kosmas a le mérite de donner une idée exacte de l'emplacement de la côte de Tschin ou de Tschinac, le pays d'où vient la soie : elle y est tournée vers l'orient et baignée par une mer Orientale. C'est pour la première fois que sa position est clairement fixée et de manière à mettre fin à toute incertitude : les singulières méprises des Pères de l'Église ont d'autant plus lieu de nous surprendre que l'étude de la géographie n'avait point été interrompue après la mort de Ptolémée, comme les destinées politiques des peuples occidentaux pourraient le faire croire : on continuait à cultiver les sciences, non seulement à Alexandrie mais généralement en

Asie. Cratès et Cléanthe dont les conceptions ont été exposées plus haut, trouvèrent un adversaire redoutable dans l'astronome Geminos. Il s'attacha à réfuter l'hypothèse par laquelle les deux philosophes admettaient que l'Océan coupait la zone torride en Afrique, et qu'au delà de ce fleuve s'étendait un continent en face du nôtre.

Il paraît que les idées de Geminos sur l'Océan n'eurent point dè succès. En effet nous voyons que le célèbre mathématicien et philosophe Pappos qui s'occupait de recherches géographiques, suivait le système de Ptolémée : Pappos vivait à la fin du quatrième siècle. L'arménien Moïse de Chorène, auteur d'une géographie qui contient quelques indications précises sur l'Asie orientale, donne un extrait de l'ouvrage de Pappos. Selon Moïse qui est du milieu du cinquième siècle, l'Océan coupe la zone torride par le milieu et sépare la terre habitée de l'hémisphère austral.

L'ancienne division du globe en quatre parties opposées les unes aux autres, telle que l'avait établie Cratès, fut adoptée de nouveau par Macrobe qui voulait y rattacher l'explication du phénomène des marées. Au fond de cette théorie, on entrevoit la tradition sur un continent inconnu, que nous retrouvons également chez Cicéron et P. Mela. Environ cent ans après Moïse de Chorène, parut Jean Philopone qui vivait à Alexandrie, et auquel les ouvrages des anciens géographes sont familiers. Après avoir cité l'opinion de ceux qui admettent l'existence d'un seul océan, il ajoute : « Les auteurs mieux informés, entre autres Ptolémée et Pappos pensent que l'Océan Atlantique n'existe qu'à l'ouest de la terre et que la mer occidentale, c'est à dire la nôtre, est la seule qui communique avec lui. Quelques uns en effet, s'appuyant sur une tradition absurde, prétendent que l'Océan se confond vers le sud, avec la mer Erythrée. Ils assurent que le hasard a conduit quelques navigateurs de l'Océan dans la mer Erythrée ; ce qui est évidemment faux ; car il faudrait pour cela que l'Océan coupât la Libye par le milieu et s'étendît jusque dans la zone torride ;

or, on sait que par suite des chaleurs accablantes qui y règnent, on ne saurait naviguer dans ces pays. Il s'ensuivrait de plus que le Nil qui traverse la zone torride et qui prend sa source, au delà s'écoulerait dans l'Océan. Il y en mêmequi prétendent que le Nil, qui a son origine 'dans la terre située en face de celle que nous habitons, se dirige de là vers nous. » Nous bornerons là nos extraits, les passages cités suffisent pour nous montrer que Ptolémée continuait à jouir d'une grande autorité, que les études géographiques étaient toujours suivies avec beaucoup de zèle et qu'on avait toujours un vague pressentiment de l'existence d'une contrée inconnue.

Tous ces travaux nous prouvent également que la géographie scientifique des Grecs avait atteint la limite qu'il ne lui était pas donné de franchir. Dans l'espace de deux mille ans, elle avait parcouru sa glorieuse carrière avec une énergie que rien ne décourageait : sa destinée était accomplie ; elle était arrivée au terme qu'il lui était impossible de dépasser. Pour que l'humanité pût continuer sa marche progressive, il fallait qu'un nouvel ordre de choses s'élevât sur les débris de la domination romaine. Toutefois, la civilisation grecque resta debout au milieu des ruines, et continua à jeter de faibles clartés sur les débris qui couvraient la face de l'Europe.

Bientôt le christianisme apparaît. C'est un germe nouveau de civilisation qui ne tarde pas à fructifier. A ne considérer ici que la vie extérieure des nations, le christianisme exerça la plus heureuse influence qui se manifesta surtout dans les résultats amenés par les croisades. Depuis l'invasion des Barbares, toute communication, par la Méditerranée entre l'orient et l'occident avait cessé. L'occident se trouvait isolé, sans rapports avec le reste du monde. Ce qui hâta le rapprochement entre l'Europe et l'Asie, ce furent précisément les événements qui semblaient devoir rendre la séparation plus profonde.

La religion chrétienne s'était propagée de bonne heure parmi les peuples de l'occident : la foi ardente et pieuse éle-

vait dans l'âme des croyants d'incessantes aspirations vers les contrées qui renfermaient le saint sépulcre : les esprits s'exaltaient de plus en plus par les récits des pèlerins, surtout lorsque on apprit que la Terre sainte était tombée au pouvoir des Infidèles. Voilà les causes qui amenèrent les croisades, sans lesquelles on peut douter que nos relations avec l'orient eussent été si promptement rétablies.

Les conquêtes des Arabes coïncident avec cette époque ; leur empire s'étendait sur une grande partie de l'Asie et de l'Afrique et avait commencé à envahir l'Europe. Ils se familiarisèrent avec la littérature grecque, notamment avec les écrits d'Aristote et de Ptolémée, quand la secte des Nestoriens eut été expulsée de l'empire byzantin. Le goût des sciences s'éveilla dès lors chez la nation arabe, qui remit les études géographiques en honneur. Tandis que le génie des Grecs pâlissait et s'éteignait à Byzance, les dernières étincelles enflammaient d'une vie nouvelle les intelligences des disciples de Mahomet. C'est l'âge d'or, l'époque classique de la domination arabe ; pendant que le reste du monde était plongé dans la barbarie et l'ignorance, ils cultivaient avec succès les sciences purement spéculatives et les sciences d'utilité pratique, la médecine, l'astronomie et l'arithmétique : ils se distinguèrent dans diverses branches de poésie : ils visitèrent les trois parties du monde pour connaître les peuples et les pays qu'ils habitaient ; en Afrique, ils s'avancèrent dans des contrées où, depuis, nul voyageur n'a porté ses pas. Les Arabes ont laissé des relations de voyages et des ouvrages sur la géographie, en grand nombre. Par malheur, ils n'existent pour la plupart qu'en manuscrits et sont confinés dans la poussière des bibliothèques [1]. Ce qui

[1] Malheureusement le laps de temps, l'ignorance de la langue et mille autres circonstances nous ont fait perdre la plupart des monuments géographiques des Arabes. Nous ne connaissions plusieurs de leurs plus célèbres auteurs en cette partie, que comme Pythéas et Eratosthènes, c'est à dire par des relations d'autres écrivains qui mirent leurs ouvrages à profit, ou par des extraits que plusieurs savants en publient, et parmi lesquels on remarque ceux que les Orien-

facilitait leurs découvertes et leurs travaux, c'est que les Arabes formaient une nation puissante et redoutée. En 833 de notre ère, le calif Al-Mamoun fit mesurer plusieurs degrés de latitude dans la plaine de Sindjar entre Racca et Tadmor. Les résultats de ces opérations nous ont été conservés par Al-Fragan, ou, pour parler plus exactement, Achmet Mahomet Ebn-Kothaïr, ou Kethri al-Fergani : elles présentent une particularité assez remarquable. Les astronomes d'Al-Mamoun déclarèrent que les mesures qu'ils avaient trouvées étaient exactement les mêmes que celles de Ptolémée, sans doute pour faire leur cour au calife qui était grand admirateur de ce géographe. Plus tard, Colomb, parmi les preuves sur lesquelles il s'appuya pour démontrer la possibilité d'une navigation vers l'orient, cite ces mêmes mesures qui, disait-il, s'accordaient avec les observations qu'il avait eu l'occasion de faire dans le golfe de Guinée. On voit par là quelle importance on attachait aux opinons d'Al-Fergani.

Les géographes arabes les plus connus, sont Messoudi [1] qui écrivait vers 947 de notre ère : Ibn-Haukal qui visita entre les années 942 et 970, l'Egypte, l'Afrique, l'Espagne et l'Asie : quelques années plus tard il consigna ses observations dans un ouvrage qui fut consulté par Edrisi et Abulféda : il ne traite que des contrées soumises à l'islam, excepté l'Espagne et la Sicile ; on y trouve des enseignements importants sur la Perse ; il ne fait qu'une mention légère des Ethiopiens [2]. Abou-Obaïd-Bekri de Cordoue donna une

talistes français tirent des manuscrits de la bibliothèque royale de Paris.... Les géographies arabes imprimées jusqu'à présent donnent une idée des connaissances étendues que ce peuple avait acquises. Maltebrun, hist. de la géographie. (*Note du Traducteur.*)

[1] Massoudi surnommé Cothbeddin, mourut au Caire en 957. Il existe de lui sous le titre de *Prairies d'or* et Mines *de pierres précieuses* une histoire des trois parties du monde. C'est lui qui nous a conservé les relations des Indes et de la Chine, publiées en français par l'abbé Renaudot. M. Brun, Hist. de la géogr.

[2] Ibn-Haukal auteur d'une géographie institulé *Kitab al-Messalek* : grand

description géographique de la partie de l'Afrique qui était alors connue des Arabes; il entre dans de grands détails sur le nord-ouest, ainsi que sur l'intérieur de ce continent. En 1153, Edrisi[1] composa ses récréations géographiques d'après les écrits des anciens auteurs, parmi lesquels il cite Ptolémée; il profita également des rapports des voyageurs contemporains. Le traité de géographie physique date de 232. A côté des auteurs arabes qu'il a consultés, Ibn al-Ouardi cite Ptolémée et Aristote. On voit que les Grecs ont été les maîtres des Arabes qui fécondaient et étendaient par leurs propres travaux les connaissances qu'ils en avaient reçues. Ce qu'il y a de remarquable, c'est qu'ils partagent l'erreur des géographes grecs qui donnent à l'Asie une trop grande extension vers l'est : par là l'Océan, compris entre l'Asie et l'Afrique, se trouvait resserré dans des limites trop étroites. C'est par cette erreur dont on reconnaît la continuité dans tout le moyen âge que Christophe Colomb basait son entreprise. Ibn al-Ouardi[2] s'illustra surtout par le globe terrestre qu'il construisit à la demande du gouverneur d'Alep.

Parmi les auteurs arabes du premier rang, il faut placer le célèbre Abulféda (Ismaël-Ibn-Ali-Abu'l-Féda). Il était de Damas. Son grand ouvrage géographique fut écrit en 1321 : Mehammed-Ibn-Batouta, né en 1303 à Tanger, quitta sa ville natale vers 1325; dans le cours de ses voyages qui ne durèrent pas moins de vingt années, il explora les trois parties du monde et séjourna quelque temps dans l'Hin-

voyageur, écrivain élégant, il a tracé des tableaux aussi instructifs qu'intéressants de tous les pays soumit à l'Islan. M. Brun.

[1] Le sherif al-Edrisi appelé communément le géographe de Nubie, composa, à la cour du Roger Ier, roi de Sicile, ses récréations géographiques, pour l'explication d'un globe terrestre en argent que ce prince avait fait faire et qui pesait huit cents onces. M. Brun. (*Notes du trad.*)

[2] Ibn al-Ouardi composa à Alep, vers le milieu du XIVe siècle un ouvrage de géographie physique intitulé la *perle des merveilles* : la bibliothèque de Paris possède neuf manuscrits de son ouvrage.

doustan. Ibn-Batouta s'était embarqué pour la Chine avec une mission diplomatique ; surpris par la tempête, il aborda aux îles Maldives, puis à Ceylan : de retour au Bengale, il visita les missions mahométanes au Thibet et sur l'Himalaya. S'étant embarqué de nouveau sur les côtes du Bengale, il vit Sumatra et Java et se rendit en Chine où il fit un assez long séjour. Puis, repassant la mer, il retourna dans l'Hindoustan, traversa la Perse, l'Arabie et la Syrie, arriva enfin au Caire d'où il retourna dans sa patrie. Poussé par un desir insatiable de voyages, il la quitta de nouveau : il parcourut l'Espagne et vécut à la cour du sultan de Fez, jusqu'au jour où il eut repris sa grande et dernière pérégrination dans l'intérieur de l'Afrique. Parti de Sigilmasa, ville de commerce florissanteàcett e époque, il se dirigea au sud par le grand désert, pénétra en Éthiopie jusqu'à Niger, à Tombouctou ou Tembouctou et à Mali, et revint à Sigilmasa, en traversant le désert par une route plus orientale. De retour à Fez, il y déposa le bâton du voyageur et consacra le reste de ses jours à la composition de son grand ouvrage. Ibn-Batouta est un auteur qui mérite toute confiance : tous ses renseignements, mais en particulier ses notions sur la Chine, décèlent un homme instruit, doué d'un jugement sain et un observateur plein de finesse et de sagacité.

On voit que la géographie doit aux Arabes des services importants et variés ; ils continuèrent l'édifice scientifique commencé par leurs devanciers dont ils rectifièrent ou étendirent les notions géographiques par de fréquents voyages sur terre et par le commerce qu'ils faisaient sur les côtes d'Afrique avec les riches contrées de l'orient. C'est en outre à ces Moslims fanatiques qui n'avaient que du mépris pour les mécréants que le moyen âge doit sa civilisation. Le dépôt des connaissances humaines qu'ils avaient reçu des Nestoriens, ils le transmirent aux peuples occidentaux. Jusqu'au douzième siècle, les Arabes sont avec les Normands le seul peuple entreprenant qui paraisse sur mer, qu'il s'agisse de commerce ou de

piraterie. Ophir et ses richesses sont célèbres depuis le temps de Salomon ; on supposa d'abord ce merveilleux pays sur les côtes orientales de l'Afrique ; puis, quand l'Afrique fut mieux connue, on le transporta en Asie, on n'en tirait les denrées que de la seconde main, par les Arabes. C'est ainsi qu'à l'exemple des anciens, le moyen âge plaçait l'Inde avec son or et ses épiceries, en Éthiopie et en Arabie où se trouvaient seulement les entrepôts de ces précieuses denrées. Pendant longtemps elles avaient été un objet de luxe, sans que l'on sût d'où elles provenaient. Ce fut la géographie de Kosmas que nous avons citée plus haut, qui fit connaître l'Hindostan au monde chrétien. Nous aurons bientôt l'occasion de tracer le cours des denrées de l'Inde ; ici nous n'avons à considérer que l'importance géographique de ce pays, les richesses fabuleuses qui provoquèrent la navigation autour de l'Afrique par Diaz, et la découverte du nouveau monde par Christophe Colomb.

Dans les premiers temps le commerce de l'Inde, était entre les mains des Phéniciens, et il leur procura des richesses énormes : la ville de Tyr semblait habitée par un peuple de rois. Sous la domination persane, la décadence de la navigation sur le golfe persique, amena un changement dans la direction de ce commerce ; il échut aux citées grecques assises le long des côtes du Pont-Euxin jusqu'à Byzance, Milet, etc. Puis l'empire des Perses s'écroule sous l'épée d'Alexandre : la ville qui porte son nom s'élève à l'une des embouchures du Nil. Les relations avec l'Inde par mer prennent un nouvel essor.

Un fait qui n'est pas sans importance dans l'histoire de la géographie, c'est que ce sont les Arabes dont les navires ont depuis lors sillonné l'océan indien. Quand Ptolémée Philadelphe eut fondé la ville de Myos-Hormor, sur la côte orientale de l'Egypte, pour attirer le commerce avec l'Inde à Alexandrie, les Arabes continuèrent à fréquenter la route par mer à la presqu'île en deçà du Gange. Ces merveilleu-

ses contrées restaient enveloppées d'une obscurité magique, mais ce que l'on racontait de leurs richesses n'en était que plus propre à frapper les imaginations. Il est probable que les Arabes restèrent constamment en possession de ce commerce, qui acquérait pour eux une nouvelle importance, quand ils eurent fondé par la conquête un vaste et puissant empire. Embrasés du feu sacré de la science, ils purent exercer dès lors une influence active et fructueuse sur l'accroissement du commerce et de la géographie. Leurs fréquentes relations avec la Chine, les mirent à même d'y connaître la boussole, qui dirigeait le cours des navires chinois. Dès l'an 1100 de l'ère chrétienne, les dénominations de *Zohron* (le sud) et d'*Aphron* (le nord), par lesquelles Vincent de Beauvais, dans son *Miroir de la nature*, désigne les deux pôles de l'aiguille aimantée, nous fournissent la preuve incontestable que c'est par les Arabes que la boussole fut introduite en Europe; au treizième siècle, elle était généralement en usage parmi les Catalans et les Basques, qui passaient pour d'habiles pilotes. Le plus ancien document que nous possédions sur l'emploi de la boussole par les navigateurs chrétiens est un poème satirique de Guiot de Provins [1], en vieux langage français, intitulé *la Bible*. C'est à tort que l'application des propriétés de l'aiguille aimantée à la navigation est communément attribuée à Flavius Gioja (Gisia) d'Amalfi, ville de commerce située en Italie; ceux qui lui attribuent, cette invention se fondent sur ce que le pavillon d'Amalfi porte une boussole dans le centre de la rose des vents. Le mot *boussola* ou *bossola*, (en français boussole), généralement usité parmi les navigateurs du moyen âge, est dérivé

[1] Quand la mer est obscure et brune,
L'on ne voit étoile ne lune
Dont font à l'aiguille (aimantee) allumer :
Plus n'ont-ils garde d'esgarer;
Contre l'estoile (tresmontagne) va la pointe,
Car ce sont li marinier çointe
De la droite voie venir.

du latin *bunus*, buis, en toscan *bossò, bossole*, parce que la boîte qui renfermait l'aiguille aimantée était en buis. Colomb se servit dans ses voyages de la boussole flamande et de l'aiguille génoise. C'est à ce grand navigateur que revient l'honneur d'avoir observé le premier la déclinaison de l'aiguille aimantée dans l'Océan Atlantique; il fit cette observation dans le cours de sa première expédition, le 13 septembre 1492. En outre il se guidait sur les étoiles qu'il observait avec l'astrolabe, qui venait d'être inventé.

Ainsi que nous l'avons vu jusqu'ici, la Géographie et le commerce marchant constamment de front, se prêtèrent un mutuel appui, et continuèrent à se développer et à s'étendre au milieu de toutes les vicissitudes politiques, mais des milliers d'années durent s'écouler avant que l'Inde, ce point de mire des géographes et des commerçants de l'occident, et dont l'image flottait confusément dans les vagues espaces d'un lointain obscur, apparût en feu au grand jour de la réalité. Les arabes nous avaient indiqué la route de terre et de mer conduisant aux pays enchanteurs qu'arrose le Gange. Toutefois si vastes que fussent leurs connaissances géographiques, il ne leur fut point accordé de résoudre le grand problème que présentait l'exploration de l'Océan; cette gloire était réservée à un navigateur européen. Les Arabes approvisionnaient de denrées asiatiques, les marchés d'Alexandrie et de Constantinople, ils entretinrent des relations avec les pays du nord; c'est un fait établi par la grande quantité de monnaies arabes, ainsi que d'ornements en or et en argent sortis de leurs mains, que l'on a retrouvés dans des pays et des îles baignés par la Baltique, quoiqu'on ne puisse indiquer d'une manière positive la marche et l'importance de ces relations, faute de renseignements suffisants. Selon toutes les apparences le cours des marchandises asiatiques partait des côtes de la mer Caspienne et s'écoulait à travers la Russie dans les entrepôts de la Baltique. Ce n'est qu'une conjecture ainsi que tout ce qui à été dit à ce sujet

sur ce trafic, qui du reste ne saurait être révoqué en doute. Ce qu'il y a de positif c'est que les Arabes ne s'avançaient pas eux-mêmes jusqu'au nord de l'Europe ou que du moins ils s'y montraient rarement : la place la plus septentrionale qu'ils fréquentaient était la ville de Bulghan. C'est par ces communications suivies qu'ils obtenaient sur le nord, les informations que nous trouvons dans leurs monuments géographiques [1]. Abulféda connaît Lund, qu'il appelle Londunge, Calmar, Sikloun, l'île de Biœrko, etc. Le géographe Massoudi, que nous avons cité plus haut, rapporte que les habitants de Ladoga, ville située sur les bords du lac du même nom, forment la plus puissante peuplade de la Russie et que leurs relations commerciales s'étendent jusqu'en Espagne, à Rome, à Constantinople et en Chasarie. La plus ancienne des monnaies trouvées dans les contrées qui avoisinent la Baltique, est de 699; elle a été frappée à Damas. La plus moderne est datée de 1012, époque où la Russie était le théâtre de grandes révolutions politiques. Elles proviennent toutes de Damas, Bagdad, Bassora, Vasselh, Muhammedia, Schiras, Samarkande, Bokhara, etc., et remontent aux temps où régnait la dynastie des Samanides [2].

La grande idée d'une route par mer vers l'Inde, idée qui se fit jour enfin vers la fin du quinzième siècle, ne se

[1] Les contrées les plus reculées de l'Europe n'échappèrent pas entièrement à leurs regards ; mais les notions isolées qu'on trouve dans leurs géographies, sur quelques pays et sur quelques villes comme l'Irlande, Paris, l'Angleterre (*Ancalthar*), le duché de Schleswig, la ville de Kief, etc., font qu'on a peine à concevoir comment ils ont obtenu, sur quelques parties, ces renseignements précis, tandis qu'ils n'ont rien su du tout sur tant d'autres contrées voisines. MALTEBRUN. L. C. (*Note du Traducteur.*)

[2] Voyez *Frachn*, *Ibn-Foszlan*, p. 70, 79, 174. — Léopold de *Lédébur*, Preuves du Commerce des pays baignés par la Baltique avec l'Orient du temps de la domination arabe, Berlin, 1840. — C. de *Minutoli*, sur les Monnaies grecques, romaines, arabes, etc., et les objets d'art trouvés sur les côtes de la Baltique. — Berlin, 1843. — J.-C. Roasmussen, *De Orientis commercio cum Russia et Scandinavia, medio ævo. Havn.* 1825.

lie pas immédiatement au commerce de l'Europe septentrionale avec l'Asie; toutefois celui-ci n'en donnait pas moins une impulsion décisive et directrice à l'existence des peuples. Nous ignorons l'origine de ces relations, mais leur antiquité est une preuve que les nations avaient dès lors entre elles des communications bien plus faciles que les anciens. Non seulement les habitants de la Scandinavie entretiennent un commerce suivi avec l'Orient, mais nous voyons en outre les terribles Normands parcourir les mers sur leurs frêles embarcations, attaquer les côtes et inonder l'intérieur des terres de leurs hordes dévastatrices. Ils s'emparent de la Neustrie, pillent et ravagent l'Italie, chassent les Grecs de la Pouille et gravent le souvenir de leur ruine sur la poitrine d'un des lions, que Morosini avait enlevé du Pirée pour les conduire à l'arsenal de Venise, où ils sont encore aujourd'hui. Au sud, dominent les Arabes; leurs entreprises commerciales y répandent la vie et la richesse, hâtent l'avancement de la navigation et de la géographie. Dans les mers septentrionales, les mêmes influences partent des nations de l'ouest et du nord de l'Europe. Un fait qu'on ne saurait révoquer en doute, c'est que les Basques ainsi que les peuples pêcheurs qui habitaient l'Irlande, ont été constamment les rivaux des Scandinaves dans le nord de l'Océan atlantique : dès le huitième siècle, et avant ces derniers, les Irlandais visitaient les îles Faroë et l'Islande. Considérées par rapport à l'état où se trouvait alors le reste de l'Europe, les expéditions des habitants du nord, se distinguent par une ardeur toute juvénile ; il s'y révèle une espèce de poésie que l'on ne trouve que chez des hommes qui ont toute la vigueur des peuples à l'état de nature et qui viennent d'entrer dans la carrière de la civilisation avec l'énergie courageuse de la jeunesse. Leurs sagas en fournissent la preuve.

Une de ces sagas, le *Landnamabock*, nous apprend qu'à leur arrivée en Islande, les Norvégiens y trouvèrent des li-

vres, des cloches, etc., que les Papæ (Papas), hommes venus du nord, et professant le christianisme, y avaient laissés, surtout dans les deux cantons de Papeya et de Papyli, sur la côte orientale [1]. Les sagas des Orcades disent que vers la fin du neuvième siècle, ces îles étaient habitées par deux peuplades, les Peti, que l'on regarde comme les descendants des anciens Pictes, et les Papæ, prêtres ou Momes. Dans ce temps là, l'Ecosse s'appelait le pays de Petto. En 725, les Scandinaves firent leur première invasion dans les îles Britanniques ; à leur arrivée, les Ermites venus de l'Ecosse, appelée alors *Scottia*, nom qu'elle conserva jusqu'au règne de Malcolm II, quittèrent les îles Faroë où ils s'étaient établis depuis un siècle. En 795, les Irlandais visitèrent l'Islande et y fondèrent peut-être des colonies : les Scandinaves, sous la conduite du pirate Naddoc, n'y arrivèrent que soixante-cinq ans plus tard, en 860. Ce ne fut qu'en 874, qu'Ingulf et Hiorleifs, y établirent une colonie norvégienne à demeure. Pendant les années qui s'écoulèrent entre l'arrivée de Naddoc et celle d'Ingulf, on y voit aborder Guardas Suaffarson et Flocco. Encore de nos jours, on montre le tombeau d'Ingulf sur la cime du Mont Ingolsfiaele, dans la partie méridionale de l'île, et dans le voisinage de Kialarnaes, subsistent les restes d'une habitation que le fils d'Ingulf avait fait construire en 888. Eric Randa passa d'Islande dans le Groënland en 932 ou en 982. Les Sagas ne s'accordent pas sur la date ; toutefois la colonisation définitive du Groënland, ne remonte pas au delà de 986 : c'est vers cette époque que le christianisme fut introduit en Islande par les Norvégiens, sous le roi Olaf Ier. Ce furent peut-être les stations intermédiaires disséminées entre l'Islande et le Groënland qui amenèrent la découverte de la côte du *Vinland*, ainsi nommée à

[1] *Voyez* pour l'histoire d'Islande, les *Islendiga Sægur*, et pour les îles Faroë, les *Færeyagia Saga*.

cause de la grande quantité de vignes sauvages qu'on y trouva. Le *Vinland* fut aperçu pour la première fois en 956, par l'islandais Biorn Herjolf qui était allé chercher son père au Groënland. Poussé par la tempête vers le sud-ouest, Biorn alla aborder à cette terre qui étalait une si riche végétation ; de retour auprès de son père, il partit avec Leif Ericson, fils de cet Eric Randa, qui avait fondé les premiers établissements au Groënland. Les deux voyageurs visitèrent ensemble, en 1001 ou en 1005, Hallyland, Markland et Vinland. Un allemand nommé Turker, qui les accompagnait, leur fit entrevoir la possibilité de récolter du vin dans le Vinland. D'après les indications que les sagas donnent sur cette contrée, il faut la placer sur la côte depuis New-York jusqu'à Terre-Neuve où on rencontre en effet plus de sept espèces de vignes sauvages. D'après les dernières recherches sur ces découvertes des Scandinaves, il paraîtrait que leurs excursions s'étendaient jusqu'aux Carolines ; leur station principale était à l'embou- du fleuve Saint-Laurent, et en particulier dans la baie de Gaspe, en face de l'île d'Aulicosti. La pêche, qui y est très abondante, les attirait sans doute dans ces parages [1].

Les documents authentiques que nous avons sur les navigations faites au Vinland n'embrassent qu'un espace de cent vingt à cent trente ans. La dernière est celle de l'évêque Erin, qui se rendit au Vinland, dans l'intention d'y prêcher l'évangile. Les colonies dont les Européens avaient peuplé le Groënland, et qui étaient connues sous le nom de *Oesterbygden* et *Vesterbygden*, se maintinrent dans un état florissant jusque vers le milieu du quatorzième siècle : à cette époque elles succombèrent à l'influence désastreuse des monopoles et aux attaques des indigènes appelés *Skroellingues* [2] ; la grande

[1] Voyez *Olafsen* et *Povelsen*, Voyage en Islande t. I, p. 40, 241; t. II, p. 132. *Undersoegelsas Reise*, etc., 1832. — *Schroeder om Skandinavernes*, etc., dans la *Swea*, 1818.

[2] Le troisième été, les Normands virent arriver dans des bateaux de cuir,

peste, dite la *Mort noire*, qui y exerça ses ravages de 1347 à 1351, acheva leur ruine. Toute cette côte est couverte des ruines des anciens établissements scandinaves, tandis qu'on n'en trouve pas la moindre trace sur la côte inhospitalière de l'est, où la nature est engourdie dans les horreurs d'un hiver éternel.

Les navigations dans le nord [1], dont les résultats ne furent pas soumis d'abord à un examen systématique et approfondi, ne restèrent pas pour cela sans influence sur les idées et les connaissances géographiques. La mémoire des services que ces hardis navigateurs rendirent à la science, s'est conservée dans un grand nombre de sagas. Le mouvement que leurs rapports imprimèrent aux esprits, ne s'arrêta pas aux pays septentrionaux : les masses ont pu les accueillir avec indifférence, mais on en retrouve

quelques indigènes d'une petite taille qu'ils appelèrent Skroellingues, c'est à dire Nains. MALTEBRUN. (*Note du Traducteur.*)

[1] Il a été rendu compte dans le *Nilo's Register*, de novembre 1828, des recherches de M. Rafn de Copenhague sur les voyages entrepris dans le nord de l'Amérique par les habitants du nord de l'Europe, avant l'époque de Colomb. Ce fut en 985 que la côte du nouveau continent fut découverte pour la première fois par *Biarke Herjullson;* mais il n'y aborda pas. Quinze ou vingt ans plus tard eut lieu l'expédition de *Leif; Thorfinn Karbefeue* succéda à ce dernier : de son fils *Snorre* qui naquit en Amérique descendaient à la deuxième et à la troisième génération, les célèbres évêques d'Islande, *Thorlak*, *Bioern* et *Brand* et à la huitième génération, le juge *Hank*, auteur de plusieurs *sagas*, et qui vivait dans le douzième siècle et au commencement du treizième. M. *Rafn* prouve par son travail que la principale station des navigateurs scandinaves était à l'embouchure de la rivière de Saint-Laurent ; que la baie de Gaspe était leur rendez-vous le plus connu ; mais qu'ils connaissaient la côte beaucoup plus loin au sud et même jusqu'aux Carolines. Au surplus, la réalité des découvertes faites par les anciens Scandinaves en Amérique est confirmée par un monument dont M. *Rafn* a signalé l'existence. C'est une pierre runique trouvée en 1824 sur la côte occidentale du Groënland, par 73° de lat. nord, et portant une inscription dont voici la traduction : « *Erling Sigvalson* et *Bioern Hordeson* et *Endride Addon*, le samedi avant *Gagnday* (25 avril), ont élevé cet amas de pierres et nettoyé, cette place en l'année 1135. *J. Huot.* (*Note du Traducteur.*)

les traces dans les monastères. C'est au célèbre apôtre du Nord, Anschaire, moine de Corbie, que l'on doit les premières notions sur le Danemarck, la Suède et la Courlande. Eginhard donna la description de la Baltique, dont l'extrémité orientale lui était restée inconnue. Alfred, roi d'Angleterre, qui régna de 872 à 900, fit publier un extrait de deux relations scandinaves : dans l'une, le norvégien Othar, retraçait ses voyages depuis le Halgoland en Norvège jusqu'à la Biarmie, à l'est de la mer Blanche ; et le long des côtes de la Norvège et du Danemark par le Sund jusqu'à la ville de Haethum (Sleswig) ; l'autre était le journal du voyage du danois Wulfstan, depuis Haethum jusqu'à Truso, ville de commerce dans le pays d'Estum ou la Prusse, dont le nom s'est conservé dans celle du lac de Drausen. Ces voyages avaient été exécutés dans des vues de commerce par ordre du roi Alfred. De 1080 à 1083, Guillaume le Conquérant fit rédiger une description détaillée de la Grande-Bretagne, sous le nom de *Doomsdaybook*. Saint Boniface décrivit les pays occupés par les Slaves, leur donnant pour frontière la Francovie, la Thuringe et la Saxe. On doit à Dittmar, évêque de Mersebourg, des renseignements sur la Pologne et la Silésie : saint Othon, évêque de Bamberg, convertit les habitants de la Poméranie au christianisme.

Adam de Brême mit à profit les rapports d'Anschaise sur le nord. Mais malgré ces divers documents, l'Europe septentrionale était très imparfaitement connue, au point que le savant danois, Saxo Grammaticus qui vivait vers 1200, croyait encore que la Suède était une île. Ce fut surtout le clergé qui par ses missions répandit le plus de jour sur ces contrées ; les relations commerciales, si faibles qu'elles fussent, y contribuèrent également. A une époque assez reculée on cite des villes de commerce près Birka, dans la petite île de Byôrkô sur le lac Maelar ; Ubsola (Upsala), le centre du culte d'Odin ; Lund, opulente cité, où étaient entassées d'immenses richesses, fruit du brigandage ; Jumine (Wollin) ; Gidan

ou Gedan (Danzig); Sliaswig; en Russie, Ostrargard et Chiva, etc.

Tournons maintenant nos regards vers le midi de l'Europe. Aussitôt que ces torrents de peuples débordés commencent à s'apaiser, et que des rapports politiques durables se sont établis, nous y voyons le commerce renaître et répandre la vie et l'activité. Théodoric, roi des Visigoths, accorda des priviléges à la ville de Ravenne, sa résidence, pour y relever les relations commerciales et la navigation. Dans l'exécution de ses projets, fort remarquables pour l'époque où il vivait, Théodoric était secondé par les conseils et les lumières de Cassiodore, son principal ministre. Malheureusement les conjonctures n'étaient pas favorables, le manque de vaisseaux se faisait surtout sentir à Ravenne. Les Vénitiens qui en louaient pour le transport des marchandises en Grèce, eurent occasion par là d'apprécier les avantages que pouvaient leur procurer de lointaines excursions sur mer : auparavant confinés dans leurs lagunes, ils s'étaient bornés à la pêche et à la vente du sel marin. Ils avaient quelques moyens pécuniaires, et surent si bien faire tourner les evénements politiques à leur profit, que peu à peu ils s'emparèrent du commerce. La prospérité de Ravenne était tout artificielle, et ne pouvait durer : ce qui hâta sa ruine fut la prise de la ville par Bélisaire, à l'aide d'une flotte vénitienne. Pour récompenser les Vénitiens de leur assistance, les empereurs grecs leur accordèrent de grands avantages qui favorisaient leurs transactions avec le Bas-Empire et surtout avec Constantinople. Depuis lors, la navigation de Venise prit un développement immense. Sa splendeur commerciale atteignit le plus haut degré à partir du commencement du huitième siècle, où sa constitution politique fut définitivement organisée.

Dans le sud de l'Italie, Naples, Gaëte et Amalfi s'étaient depuis longtemps constituées en républiques, et faisaient le commerce sur mer. Leurs relations ne se bornaient pas aux côtes et aux îles voisines, elles s'étendaient au loin jusqu'au

Caire, à Alexandrie et aux ports de la Syrie et même jusqu'à Jérusalem. Pise et Gênes prirent peu à peu une large part au commerce maritime.

Au quatorzième siècle, Pise céda la place à Florence. Ce furent les Génois qui, au commencement de ce siècle, ouvrirent les premières relations par mer avec l'Angleterre et avec les Pays-Bas. La marine marchande des Italiens et des Catalans pénétrait dans l'Océan Atlantique dès le milieu du siècle précédent, après que Ferdinand de Castille eut enlevé Séville et les côtes de l'Andalousie aux Maures, qui, pendant leur domination en Espagne, avaient fermé le détroit de Gibraltar aux vaisseaux des chrétiens. Les villes de l'Italie, surtout Gênes, qui était maîtresse du commerce dans la partie occidentale de la Méditerranée, eurent dès lors des relations très actives avec Séville : elles y rencontraient les navigateurs portugais et basques que de fréquents voyages avaient familiarisés avec l'Océan Atlantique. Ces diverses circonstances servaient à rectifier les notions que l'on avait sur la géographie et la navigation et activaient les rapports des peuples du sud, de l'est et de l'ouest de l'Europe entre eux et avec l'Orient. Nul doute que les croisades n'aient puissamment contribué à ce rapprochement. C'est par les croisés que les denrées de l'Inde avaient été apportées parmi les Occidentaux, et elles ne tardèrent pas à devenir des objets de première nécessité. Les villes d'Italie les tiraient des côtes de l'Asie Mineure. A mesure que le trafic qui se faisait avec ces précieuses productions de l'Inde s'étendait, et que les bénéfices qu'il procurait devenaient plus brillants, la convoitise jalouse jetait sur cette merveilleuse contrée des regards plus avides. Vers le milieu du treizième siècle, nous voyons l'Allemagne, le Danemarck et la Norvége se préoccuper de ces graves intérêts : et on sait que vers le même temps s'était formée la ligue anséatique, qui donna une si forte impulsion à l'activité des villes, et dont les opérations s'étendaient jusqu'à Novogorod.

Toutes les nations du monde connu se rapprochent les unes des autres, et le négoce devient à la fois un but politique et un élément de prospérité. Toutes les branches de l'industrie se développent et répandent le bien-être et la richesse. Le mouvement prodigieux de cette époque ne se borne pas aux intérêts purement matériels ; il provoque en même temps les plus mémorables progrès de la civilisation. Certains faits, certaines circonstances qui, au premier abord, paraissent insignifiants ou même funestes, prennent, quand on y regarde de plus près, le caractère de la nécessité dans la chaîne immense des événements. On est saisi d'admiration à l'aspect des puissants efforts que tente l'esprit humain pour briser le cercle étroit où il est emprisonné. Au moment où l'on croit que les derniers rayons de l'intelligence viennent de s'éteindre et de s'évanouir dans la nuit de l'ignorance générale, on voit le flambeau des sciences se rallumer tout à coup et jeter à travers les ténèbres une nouvelle et éclatante lumière. C'est ce qui arriva dans le cours des siècles que nous venons de passer en revue.

Les conquêtes des Arabes qui forment l'epoque de transition de l'antiquité aux temps modernes, reculèrent les bornes du monde connu ; de même l'invasion désastreuse des Mongols produisit un avantage inattendu pour la géographie. Ces conquérants farouches, après avoir soumis l'Asie, se ruèrent sur l'Europe, qu'ils incendièrent jusqu'aux rives de l'Oder : mais la bataille de Wahlstalt met un terme à leurs courses aventureuses. Cet événement occasionna l'envoi de missionnaires chrétiens auprès des Khans mongols.

L'immense monarchie fondée par Tchingiz-Khan avait été partagée entre ses successeurs ; la dynastie des Yuan maintenait sa domination dans l'Asie centrale. Ce vaste empire s'étendait au sud de l'Altaï et au nord des monts Kuen-Lun ou Kulkun, limite septentrionale du Thibet, depuis la mer Caspienne, la rivière de Djihoun (l'Oxus des anciens) et le Sihour (l'Iaxartes) jusqu'à l'embouchure du Hoang-ho et jus-

qu'aux côtes de Quinsaï et de Zaïtoun. Ces nombreuses provinces réunies sous un même souverain, devinrent en ce temps plus accessibles qu'elles ne le furent jamais depuis. Que si les missions apostoliques n'atteignirent point le but qu'on s'était proposé, l'observation de tant de contrées et de tant de nations inconnues jusque alors fut au moins utile à l'avancement des notions géographiques. C'est ainsi que dans la dernière moitié du treizième siècle la prospérité commerciale de Venise, Gênes et Pise avec l'Orient et l'Europe septentrionale vint se joindre à ces voyages entrepris par ordre du souverain pontife, pour favoriser l'essor de l'esprit de découverte. Ce fut peut-être un secret instinct de rivalité, de cupidité jalouse qui enflammait alors l'enthousiasme des Occidentaux pour les grandes entreprises maritimes, et l'espoir d'arriver par mer aux richesses de l'Inde, soit en faisant le tour de l'Afrique, soit par la navigation à l'ouest. L'Inde avec ses épiceries, avec son or et ses diamants, est le but de toutes les expéditions, qui jettent un si grand éclat sur les temps où vivait l'infant Henri de Portugal, Christophe Colomb et Vasco di Gama. Par la persévérance inébranlable qu'Henri déploya dans ses entreprises, il mérita le glorieux surnom de « le Navigateur. »

Pour étudier et saisir complètement le caractère d'une époque aussi grande et aussi féconde en conceptions audacieuses, il importe de ne passer avec indifférence sur aucun des phénomènes qu'elle présente. La plupart de ces faits, qui sont très nombreux, ont été exposés dans les considérations historiques qui précèdent ou sous le rapport de l'influence qu'elles ont pu avoir sur la culture morale ou matérielle des nations. Ceux qui nous restent à examiner nous conduisent plus immédiatement au point de vue où ces grands événements apparaissent dans tout leur jour. Les deux expéditions avaient le même but, qui était de chercher la voie maritime pour aller aux Indes. Toutes les deux reposaient sur la confiance que donnaient une connaissance plus exacte de la géographie, l'habitude des voyages sur mer, ainsi que les progrès de l'art

nautique : mais ce qui établit entre elles une différence essentielle, ce sont les études préalables[1] qui les amenèrent l'une et l'autre et le plus ou moins d'audace qu'il fallait pour les mettre à exécution. Il est clair que la navigation autour de l'Afrique se présentait plus naturellement à l'esprit que la navigation par l'ouest, qui supposait une plus grande portée dans les vues et une conviction plus courageuse. Jusqu'à un certain point, les deux expéditions partent de la même pensée quoiqu'il ne soit guère possible de fixer ce point avec précision. Toutes les deux se rattachent à l'idée que l'on avait de la possibilité d'aller par mer de l'Europe occidentale dans l'Inde, idée que l'antiquité classique avait transmise au moyen-âge par l'intermédiaire des auteurs arabes. Cette filiation continue des conceptions géographiques, qui paraissent parfois avoir pris naissance et s'être conservées indépendamment des progrès de la navigation, encourageait Colomb à chercher le Levant par la voie de l'Occident. Voilà des résultats importants qui constatent la haute valeur des travaux des anciens géographes grecs, dont on affecte aujourd'hui de méconnaître la portée.

Un fait digne de remarque, c'est que les découvertes de Colomb et surtout de Vasco di Gama sont dues en partie aux influences arabes. Bien longtemps avant les expéditions des Portugais, cette nation avait donné des renseignements sur l'Afrique dans des relations sur le commerce de l'Arabie, de la Perse et de l'Inde avec les côtes d'Azamo, de Zanzibar (Zanguebar), de Soffala et avec l'île de Saint-Laurent, le Magastar de Marc-Pol (aujourd'hui Madagascar). L'Afrique est représentée sous la forme d'une île triangulaire baignée par l'Océan sur la carte de Sanudo, dans le portulan italien de 1417 qui se trouve dans la bibliothèque des Médicis à Florence, ainsi que dans la célèbre mappemonde de Fra Mauro, de 1457 à 1459[2]. Marino Sanudo, né en 1260, était contem-

[1] Mot à mot, *préparatifs intellectuels*. (*Note du Traducteur.*)

[2] En 1494, les Médicis en firent faire une copie exacte et fidèle. L'original de ce planisphère est de forme circulaire : son diamètre est de six pieds français : ses

porain de Marc-Pol, son compatriote : ses vues sur la politique commerciale font voir clairement que longtemps avant Henri le Navigateur, on songeait à ouvrir des voies nouvelles au négoce avec l'Inde. Sanudo avait formé le projet de ruiner l'Egypte en changeant le cours des marchandises de l'Asie, et en les faisant arriver par Bagdad, Bassora et Tauris (Tebriz), à Caffa, Tana (Azou) et aux côtes de l'Asie sur la Méditerranée. Dans ce projet, les villes de commerce d'Italie conservaient leurs avantages; les profits qui leur en revenaient, fixaient de plus en plus l'attention générale et devaient leur susciter des concurrences redoutables à une époque où l'industrie commerciale montrait une si grande activité.

Le commerce avait continué à prospérer dans l'Europe occidentale sous la domination des Maures : il prit un nouvel essor quand les mécréants eurent été chassés de la Péninsule. Dès lors les Portugais s'attachèrent à ouvrir une route directe pour commercer avec l'Inde. On n'osait naviguer à l'ouest ; une telle tentative offrait des dangers qui paraissaient insurmontables : toutes les expéditions connues qui avaient suivi cette route, avaient échoué, et selon toutes les apparences, avant même d'atteindre la haute mer. Le plus sûr semblait donc de suivre la côte africaine que les Arabes avaient fait connaître. Au moyen-âge, les Açores, on ne saurait en douter, étaient connues des Arabes et des Normands : les premiers avaient visité également l'archipel des Canaries, qu'ils appelaient Chaledat; mais comme les communications avec ces deux groupes d'îles étaient peu fréquentes, on n'en avait con-

quatre coins sont occupés par quatre petits cercles qui représentent le système de Ptolémée, les cercles tracés sur le globe terrestre, Adam et Eve au milieu du paradis terrestre, et l'influence de la lune sur les marées. Plusieurs légendes s'y font remarquer : l'une porte que le flux et le reflux sont l'effet de l'attraction de notre satellite et de la chaleur du soleil. Cette carte est peinte avec beaucoup de soin et ornée de miniatures qui brillent des plus vives couleurs. *J. Huot.* (*Note du Traducteur.*)

servé qu'une idée vague et confuse, de sorte que la découverte des Açores par les Portugais eut un immense retentissement en Europe. Pour se convaincre combien les informations des Arabes sur l'Océan étaient restreintes au douzième siècle, on n'a qu'à lire les passages d'Edrisi où il en est question. Edrisi appelle l'Océan « la mer ténébreuse, » « personne, ajoute-t-il, n'en connaît les limites à l'ouest; il est couvert d'une nuit éternelle et en proie à des tempêtes sans fin : nul pilote n'a osé s'y aventurer en pleine mer. » Plus loin, il dit : « Si jamais quelques parties de l'Océan ont été explorées, cela ne doit s'entendre que de celles qui avoisinent les côtes : toutefois on sait que la mer ténébreuse renferme un grand nombre d'îles, dont les unes sont habitées et les autres désertes. La mer de Sin (la Chine) qui baigne la terre de Gog et Magog (la côte orientale de l'Asie), est liée avec la mer ténébreuse. Du côté de l'Asie, l'extrémité est formée par les pays Uak-Uak (probablement le Japon) : on ne sait rien sur tout ce qui est au delà. »

Parmi les plus curieux voyages de découverte dans l'Océan Atlantique, il faut citer l'excursion aventureuse des *Almagrurins* ou *Errants*. D'après les récits d'Edrisi et d'Ibn-al-Ouardi, ces huit Arabes partirent de Lisbonne en 1147 pour s'avancer jusqu'aux extrémités les plus reculées de l'Océan. Ayant navigué trente-cinq jours au sud-ouest et douze au sud, ils atteignirent une île, puis ils retournèrent en Europe. Parmi toutes les conjectures proposées au sujet de cette île, la plus vraisemblable est que c'était le séjour des Guamhos, peuplade aujourd'hui éteinte [1]. Ce voyage

[1] Ayant navigué onze jours à l'ouest et vingt-quatre au midi, ils trouvèrent plusieurs îles. L'une d'elle était très riche en brebis qui avaient la chair si amère, qu'ils n'en purent pas manger. Une autre était habitée par des hommes qui leur dirent que l'Océan était encore navigable trente journées plus loin, mais qu'au delà l'obscurité empêchait d'avancer. La relation des pays qu'ils prétendaient avoir vus, pourrait s'appliquer à cette grande île hypothétique que plusieurs cartes, faites avant les découvertes de Christophe Colomb, placent à

fit tant de bruit à Lisbonne, qu'une des rues de cette capitale fut appelée la rue des Almagrurins. Ce qui choque dans ce récit et le rend suspect, c'est la date à laquelle il est fixé. D'abord tous les Arabes sans exception avaient été expulsés cette année là de Lisbonne, et de plus, Edrisi, dont l'ouvrage fut terminé en 1153, ne cite nullement ce voyage comme un fait nouveau [1].

Le voyage des frères génois, Vadino et Guido de Vevaldi avait été entrepris dans le dessein de chercher le chemin aux Indes en doublant l'extrémité méridionale de l'Afrique; ce fut en 1281; il périrent dans la traversée. L'issue funeste de leur audacieuse entreprise ne put arrêter Ugolino Vevaldi et Teodosio Doria, qui dix ans plus tard tentèrent le même passage avec aussi peu de succès [2]. Le jour de la saint Laurent en 1346, le navigateur catalan Don Jayme Ferrer partit pour aller à un fleuve nommé Rui-Jaura ou rivière d'Or. Des marins de Dieppe arrivèrent dans le courant de la même année à la Sierra-Leone et au Rio Sestos, et en 1365 il atteignirent la Côte d'Or [3].

Bien que les relations avec les Arabes eussent fait connaître les côtes de l'Afrique, ces premières tentatives sur l'océan, n'avaient guère de chances de succès; on ne s'éloignait point des côtes, où les courants et le varec rendaient la navigation périlleuse. Mais l'impulsion était donnée; ces premières difficultés ne purent l'affaiblir : l'audace des

l'occident de l'Europe. Mais il est plus naturel d'admettre la réalité du voyage et de croire que les navigateurs auront visité les Canaries, puis, qu'ils revinrent au port d'Asfi ou d'Asefi, situé dans le Magrab-el-Aksa ou l'Afrique la plus occidentale. MALTEBRUN. (*Note du Traducteur.*)

[1] Alex. de Humboldt, Histoire de la Géographie avant la découverte du Nouveau-Monde.

[2] *Giacomo Graberg*, *Annali di Geographia e di Statistica*, t. II. p. 195, 257, 289 et suiv. Alex. de Humboldt, L. C. t. I page 393 et suiv.

[3] Estancelin, Recherches sur les voyages des navigateurs normands en Afrique, aux Indes orientales et en Amérique (1832) p. 72. Alex. de Humbold L. C. t. I. p. 240

navigateurs semblait croître avec le danger ; de nouveaux essais furent tentés. Les notions géographiques étaient assez avancées pour donner la certitude qu'on pouvait faire le tour de l'Afrique par mer, mais cette certitude ne suffisait pas. Les téméraires qui s'étaient avancés au milieu de ces immenses solitudes où le regard effrayé ne découvre que le ciel et l'océan, avaient péri ou étaient disparus. On manquait d'expérience et l'on ne pouvait en acquérir que par des tentatives réitérées.

Cependant la géographie et l'art nautique gagnaient de jour en jour ; les idées prenaient à la fois plus d'extension et de profondeur. Le treizième siècle, si fécond en développements intellectuels, agrandit d'une façon miraculeuse l'horizon de la pensée. La plus brillante apparition de cette époque est Roger Bâcon, penseur vraiment prodigieux, dont les travaux s'appuyaient sur de vastes connaissances auxquelles il joignait une pénétration et une hauteur de vues peu communes. Ce grand homme qui cultiva de préférence l'étude de la nature, suivit la voie ouverte par les Arabes pour arriver au perfectionnement des instruments et des procédés d'observation et fonda la science expérimentale. Il consacra une partie de ses veilles à la géographie : ses guides furent Aristote, Plotémée, Pline l'Ancien et Sénèque ; il puisa en outre dans les relations de voyage de ses deux contemporains, Rubruquis ou Ruisbrock et Plano Carpini. Avant lui, Albert de Bollstadt, plus connu sous le nom d'Albert le Grand, qui s'était formé par l'étude d'Aristote, avait publié un précis de géographie physique [1], où il traite de la structure de la surface du globe avec une sagacité immense. Pour donner une idée des conceptions géographiques de son temps, il suffira de citer une seule observation d'Albert le Grand, que lui-même avait empruntée des auteurs grecs. Il

[1] Alb. Magni germani Liber cosmographicus de Natura Locorum. Argentor. 1515.

dit : « Toute la zône torride est habitable, et c'est un préjugé absurde de croire que les habitants de la terre qui nous sont opposés par les pieds doivent tomber dans l'espace. » On voit par cette citation combien les notions cosmographiques étaient imparfaites à cette époque. Tous ces travaux hâtaient les progrès des lumières : la vie intellectuelle des peuples recevait sans cesse des aliments nouveaux; le perfectionnement de l'esprit de réflexion restait constamment en harmonie avec l'expérience et la vie active. A ne considérer ici que la géographie nous y remarquons un mouvemement de progrès continu étroitement lié avec le développement de l'intelligence et des relations sociales. Ce qui favorisa le plus l'avancement de la géographie à cette époque, ce furent les ambassades des papes aux khans Mongols, ainsi qu'il a été dit plus haut. En 1245, le moine dominicain Ascelin ou Anselme [1] entreprit son voyage dans la Syrie, la Mésopotamie et la Perse, jusqu'à la côte orientale de la mer Caspienne. En 1246, Plano Carpini fut envoyé au grand Khan. Quelques années plus tard saint Louis dépêcha Rubruquis auprès du khan Bathou, ou, pour mieux dire, à son fils Sartak. Rubruquis est le premier géographe chrétien qui ait fixé exactement la position de la Chine. Il traversa le pays des Paskatirs ou Baschkires, et reconnut l'affinité qui existe entre les Magyares, les Baschkires et les Huns. Les voyages lointains que les membres de la famille Polo, Maffèo [2], Nicolo et Marco, entreprirent en Asie, depuis les an-

[1] Ascelin, Carpin et Rubruquis, hommes aussi dignes que les Colomb et les Cook de l'éternelle reconnaissance des géographes, quoique des motifs étrangers à la science aient excité et soutenu leur courage. C'était la voix du souverain pontife qui leur ordonnait de franchir tant de fleuves glacés et tant d'âpres montagnes pour aller fléchir des sauvages, monarques du désert, et pour détourner sur l'empire de Mahomet l'orage qui menaçait les peuples chrétiens. C'était l'image de la religion éplorée, qui, au milieu d'affreuses solitudes ou parmi des hordes plus affreuses encore, brillait devant leurs yeux comme un astre consolateur. MALTEBRUN. *Histoire de la géographie.* (*Note du Traducteur.*)

[2] Nicolo et Mafféo Polo revinrent à Venise en 1271. Nicolo était l'oncle et Mafféo le père de Marco

nées 1250 jusqu'à 1295, eurent les résultats les plus fructueux par l'accroissement des connaissances qu'on avait sur le continent. Vincent de Beauvais, dans son ouvrage intitulé : *Le Grand Miroir*, mit à profit les voyages d'Ascelin, d'après les récits de Simon de Saint-Quentin : les relations de Carpini ou Carpin furent la source où puisa Roger Bâcon, qui mourut l'année qui suivit le retour de Marco-Polo ou Marc-Pol. Ce voyageur célèbre s'avança jusqu'à Cambalu (Peking) et Nanking, visita un grand nombre d'îles et décrit les villes les plus importantes de la Perse et de l'Arabie. Il parle d'Aden comme d'une grande place de commerce d'où l'Inde tirait des chevaux, et qui approvisionnait l'Europe d'épiceries et d'autres marchandises de l'Asie. Dans l'Afrique orientale il connaît Madaascar ou Magastar, Zanguebar et l'Abyssinie. Les voyages de Marc-Pol, si extraordinaires pour cette époque, eurent d'immenses résultats pour les progrès de la géographie. Ses récits étaient tellement en dehors des idées de son temps, qu'on ne voulut pas y ajouter foi : on le regarda comme un aventurier et on le poursuivit de railleries et de sarcasmes, de sorte que longtemps encore après sa mort on voyait à Venise, dans les bals masqués, un personnage, portant son nom et son costume, qui amusait le peuple en débitant mille fables absurdes. La relation de ce voyage fut connue d'abord sous le titre satirique de *Messer Marco Milione,* et pourtant c'est le créateur de la géographie de l'Asie, et avant Christophe Colomb il a découvert un monde nouveau[1].

[1] En 1496, les voyages de Marc-Pol furent pour la première fois imprimés à Venise en italien. L'édition de 1508 est encore en vénitien, mais celle de Trévise en 1590, qu'un géographe anglais annonce comme très-rare, et faite d'après le véritable original, est un extrait italien d'assez peu de valeur. Il existe plusieurs manuscrits de l'original et des traductions ensevelies dans la poussière des bibliothèques... La traduction latine de Grynæus sert de base à l'édition de Muller qui a comparé les plus anciennes traductions latines, et a noté les principales leçons et variantes, qui se trouvent dans les manuscrits et les éditions de ce voyage. MALTEBRUN. *Hist. de la Géog.* (*Note du Traducteur.*)

Dans les temps modernes, on a très-diversement jugé les relations de ces voyageurs : sans doute elles ne sont pas exemptes d'erreur et ne méritent pas partout la même confiance; mais on serait évidemment bien injuste de leur refuser toute croyance, et de les rejeter tout à fait. On a traité Ruisbrock d'imposteur [1], tandis qu'au jugement de M. de Humboldt, c'est un observateur éclairé [2]. Il serait inutile de pousser cet examen plus loin : l'influence de ces divers voyages sur l'avancement de la science contemporaine ayant été suffisamment constatée.

La série des voyageurs qui se succédèrent en Asie, n'est point encore terminée. Odéric, moine de Portenau, traverse l'Asie depuis la mer Noire jusqu'en Chine : la fin de son voyage date de 1333. Cinq ans après, Baudouin Pegoletti se rendit d'Azof en Chine; il décrit très-exactement la route qu'il faut prendre et la manière de voyager, ce qui est d'une grande utilité pour les marchands. Dans les premières années du quatorzième siècle, un prince arménien, nommé Hayton, composa une histoire de l'Orient, entremêlée de notions géographiques. Il cite Tar-Sa, c'est-à-dire l'extrémité de la terre [3]. Jean Mandeville, chevalier anglais, quitta sa patrie en 1327. Il servit d'abord le soudan d'Égypte, puis le khan de Kathai. Ses récits sont empruntés du voyage d'Oderic et de la géographie d'Hayton : ce qu'il y ajoute de son propre fonds, sont des fables. L'ardeur d'entreprises et de découvertes change de caractère et prend quelque chose d'aventureux; le mouvement des

[1] Is. Jac. Schmidt, *Recherches sur les peuples de l'Asie centrale*, page 90 et suiv. 112 et suiv.

[2] Alex. de Humboldt, *Histoire de la géographie avant la découverte de l'Amérique*, t. I, page 68 et suiv. page 511 et suiv.

[3] Dans les légères esquisses géographiques du prince arménien on doit distinguer ce qu'il dit du royaume de Tarse, situé à l'ouest de la Chine et à l'est du Turkestan : il donne aux habitants le nom d'*Igerers* ; il y avait parmi eux des chrétiens qui se servaient de lettres particulières. (*Note du Traducteur.*)

esprits se calme, ce qui était une conséquence naturelle de la surexcitation qui avait agité le siècle de Roger Bâcon. Toutefois, les regards de l'Europe restèrent fixés sur l'Orient.

En 1398, Henri III, roi de Castille, envoya deux nobles de son royaume, Pelago de Sota-Major et Ferdinand de Palazuelad, auprès du khan des Tartares. Ils arrivèrent à la horde de Tamerlan antérieurement à sa grande victoire sur Bajazet, et furent témoins de la défaite des Turcs. Claviso fit partie d'une autre ambassade envoyée à Tamerlan en 1403; il expose le résultat de ses observations avec une prolixité quelquefois fatigante. Nous citerons encore un prisonnier de guerre allemand nommé Jean Schildberger, qui suivit Tamerlan dans son expédition jusqu'en 1405, et servit encore divers autres khans tartares jusqu'en 1427. Il écrivit sa relation de mémoire. La mission du vénitien Josaphat Barbaro qui visita la Perse, ainsi que nous l'avons dit plus haut, eut également d'heureux résultats pour la connaissance de l'Asie.

Les voyages que nous venons d'analyser rapidement, forment le dernier chaînon dans la série des opinions et des aperçus cosmographiques sur l'Orient, que le moyen-âge avait reçus de l'antiquité et qui s'étaient conservés au milieu de toutes les vicissitudes politiques. De puissantes individualités dans lesquelles l'énergie morale et intellectuelle se manifeste, soit par de vastes travaux scientifiques, soit par de brillantes expéditions, apparaissent comme de grandes et imposantes expressions de leur époque. Roger Bâcon a été la gloire de son siècle; c'est dans le cardinal Pierre d'Ailly ou *Petrus de Alyaco*, ainsi qu'il s'appelait lui-même, que le génie de son temps se révèle avec le plus d'éclat; il était évêque de Cambrai depuis 1396. Environ un siècle et demi après Bâcon, en 1410, il écrivit son ouvrage intitulé : L'Image du Monde (*Imago Mundi*). Colomb en faisait une étude toute spéciale, c'est ce qui donna à ce livre une répu-

tation bien au dessus de son mérite. Les ouvrages de Bâcon, quoique d'une date bien plus ancienne, renferment des notions plus étendues sur le centre et l'est de l'Asie. Ce qui choque surtout dans l'*Imago Mundi*, c'est qu'il n'y est question ni de Marco-Polo, ni de plusieurs autres voyageurs connus. On y trouve des passages entiers, copiés dans Bâcon. Colomb qui ne connaissait pas les écrits de ce grand homme, faisait beaucoup de cas du livre de Pierre d'Ailly, dans lequel il paraît avoir puisé les idées des anciens sur la distance qui séparait les côtes de l'Europe des extrémités du monde oriental. C'est ainsi que les progrès des siècles sont dus souvent à des impulsions lointaines et à peine sensibles.

Les conquêtes et les travaux des Arabes avaient, à une époque antérieure, dirigé les regards de l'Europe sur le sud; après la publication des voyages que nous venons de passer en revue, l'attention se tourna vers les régions de l'Orient. Si opposées que fussent ces deux directions, elles coïncidaient cependant ensemble à leur point de départ sur les côtes occidentales de l'Océan. Par ses luttes avec les Maures, le Portugal fut fixé dans la première; il ne fallait qu'une détermination hardie pour essayer la navigation autour de l'Afrique. Ces tentatives commencent, comme nous l'avons vu, pendant le règne de Henri le Navigateur. Une flotte portugaise de trente-trois vaisseaux avec cent vingt bâtiments de transport et cinquante-neuf galères, s'empara de Ceuta, autre ville de commerce arabe sur la Méditerranée. De là, les Portugais s'élancèrent dans une voie nouvelle de découvertes sur l'Océan. Henri qui s'était distingué à la prise de Ceuta, continua à faire la guerre aux Maures avec une courageuse activité, mais non point, comme ç'avait été l'usage jusque alors, avec une armée de terre. A la tête de ses flottes, il harcelait l'ennemi sur ses côtes, et dans ces courses victorieuses, ses marins s'habituaient à l'aspect de l'Océan qu'on continuait à regarder généralement comme inaccessible à la navi-

gation. Le prince Henri qui, par des informations prises avec soin et des cartes, s'était procuré une connaissance assez exacte de l'Afrique, conçut le projet hardi d'en faire le tour par la côte de l'ouest, et aller à la recherche des terres nouvelles qui étaient représentées sur les images cosmographiques de cette époque, telles que la grande île d'Antilia, Brazir ou Brasil, etc. D'autres îles dont on lui attribue la découverte, *Isola di Legname* (l'île aux bois), qui fut appelée plus tard, l'île de Madère, le *Cavo di Non* (cap Noun), paraissent déjà sur une carte du Portulan, de 1351, et sur une autre carte qui date de 1384; les îles Açores sont indiquées depuis 1367 sur la célèbre mappemonde de Picigano, sous le nom de Brazir. N'oublions pas que cette partie de l'Océan occidental avec les îles qu'il renferme, était déjà connue des auteurs. Que si même on ne veut pas tenir compte des courses maritimes des Carthaginois, il demeure au moins certain que les Romains connaissaient les îles Canaries, par les descriptions de Sebosus et du roi Juba. C'est dans cet archipel que Sertorius, fuyant devant les armes victorieuses de Sylla, voulut d'abord chercher un asile, l'an 83 avant Jésus-Christ. Dans Pline, il est question de six de ces îles; Nivaria (Ténériffe), Ombrios ou Pluvialia (Lancerot), Junonia Magna (Fortaventura), Junonia Minor (Canaria), Capraria (Ferro), Canaria (Palma). L'île de Gomère n'est point nommée dans Pline[1]. On prétend que Diodore parle de Madère et de Porto-Santo[2]. Le cap Noun est probablement le Bambotum de Polybe[3]. A la rigueur, on peut dire que le mérite des découvertes des Portugais sur la côte occidentale de l'Afrique, se réduit à avoir retrouvé des terres connues depuis longtemps, mais dont le souvenir était tombé dans l'oubli.

N'oublions pas, d'une autre part, que les Majorcains et les

[1] *Voyez* de Buch, Flore des îles Canaries, dans les Mémoires de l'Académie de Berlin 1817.

[2] 5, 19.

[3] Histoire naturelle de Pline, 5, 1.

Catalans se servaient dans leurs lointains voyages sur mer, de cartes marines, avant l'année 1286, et que, dès la fin du treizième siècle, ils avaient à bord de leurs vaisseaux des instruments d'astronomie nautique, à l'aide desquels ils mesuraient le temps par l'observation des étoiles. Raymondo de Lulio, décrit l'astrolabe qu'il avait inventé, dans un ouvrage sur la navigation (Arte de Navigar). A partir du treizième siècle, l'île de Majorque était l'école où se formaient les marins. C'est de Majorque que les notions géographiques qu'on recueillait chez les Arabes, se répandaient en Europe; c'est là que se confectionnaient les instruments nécessaires pour calculer le temps et prendre la hauteur du pôle. Dès l'année 1359, le roi d'Aragon avait publié une ordonnance par laquelle il était enjoint au capitaine de toute galère d'avoir deux cartes marines à bord. Avant la fin du quatorzième siècle, des navires normands s'étaient aussi avancés jusqu'à Sierra-Leona.

Mais tout en rendant justice aux Catalans, nous ne voulons diminuer en rien la gloire de l'infant Henri, duc de Visco, qui, par de grands talents que soutenait une énergie à toute épreuve, éleva si haut la puissance des Portugais, leur influence politique ainsi que la prospérité de leur marine et de leur commerce. Connaissant par sa propre expérience les difficultés que présentait la grande navigation, il fonda, en 1415, une académie nautique à Sagres où Tercauabal dans les Algarves : à la tête de cet établissement célèbre il plaça *Mestre Jacome* (Maître Jacques) mathématicien et cosmographe de Majorque[1]. C'est aux Portugais que revient l'honneur d'avoir

[1] La splendeur à laquelle les Catalans s'étaient élevés sous leurs comtes, s'accrut encore par la conquête que le roi Jacques ou Jayme Ier d'Aragon fit de l'île de Majorque et du royaume de Valence sur les Maures... Le savant jésuite espagnol, Juan Andrès, dans son ouvrage écrit en italien, sous le titre de *Storia d'Ogni litteratura*, fait remarquer que ce fut un Majorquain, appelé Jacques, qui fut choisi pour diriger l'académie nautique de Sagres : il y avait donc à Majorque une école de mathématiciens expérimentés, avant qu'il en existât en Portugal. *J. Huot*, d'après Buchon. (*Note du Traducteur.*)

les premiers, parmi les Européens, franchi l'équateur dans leurs courses audacieuses. Il entrait dans les projets de l'infant Henri de pousser par mer jusqu'au cap Noun, il préluda à l'exécution de son dessein par l'envoi annuel de quelques bâtiments sur les côtes africaines. Ces expéditions furent continuées jusqu'à l'année 1418, où deux navigateurs expédiés par le prince Henri, Jean Gonsalve Zanco et Tristan Vaz, furent jetés par les tempêtes hors de la route qui leur avait été tracée, et abordèrent à l'île de Porto-Santo. La même année ils découvrirent l'île de Madère. Sous le règne de Henri III, roi de Castille, Jean de Bétancourt, gentilhomme français, prit possession de Lancerote, Fortaventura, Ferro et Gomère, quatre îles faisant partie du groupe des Canaries; par un traité, elles furent cédées au prince Henri en 1424, et passèrent bientôt après à la couronne de Castille. C'est à Madère que fut fondée la première colonie portugaise, et l'Infant y fit planter des cannes à sucre de Sicile ainsi que des vignes de Chypre. La prospérité de cet établissement, qui prit un accroissement rapide, engagea les Portugais à poursuivre leurs courses sur les côtes africaines. L'intrépide amiral Gil-Eannes, ou Gilianez, doubla le cap Noun en 1432 et le cap Bojador en 1433. Dix-sept ans plus tard, le cap Blanc fut doublé par Nuno Tristan, qui, en 1442, navigua au delà de la rivière d'Or et visita l'île d'Arguin; il amena les premiers esclaves noirs à Lisbonne. En 1444, le Portugais Vincent de Lazos, en compagnie avec le Vénitien Aloysio de Cadamosto, arriva à l'embouchure de la Gambie. Denis Fernandez découvrit le cap Vert, pendant que Jean Fernandez explorait l'intérieur des terres dans le voisinage de l'île d'Arguin. De son côté, Aloysio de Cadamosto atteignit le cap Vert en 1455, et comme le Génois Antonio Rolli reconnut les îles du cap Vert en 1460, l'année même où mourut l'infant Henri : cela nous explique pourquoi la découverte de ce célèbre promontoire est fixée à des dates différentes.

Ces découvertes prodigieuses, faites coup sur coup, frappaient l'Europe de surprise : la réputation des plus célèbres navigateurs pâlissait auprès de la gloire dont se couvraient alors les Portugais. Le succès qui couronnait ces expéditions, leur assurait une influence décisive sur l'avancement de la géographie de l'Afrique, et amena des relations durables entre l'Europe et ces contrées méridionales qui apparaissaient pour la première fois. Les voyages antérieurs n'avaient été que des faits isolés, qui s'étaient perdus comme des rêves dans le vague de conceptions obscures et confuses.

Tout en dirigeant sa plus vive sollicitude vers le Sud, l'infant Henri ne perdait pas de vue les régions de l'Ouest. Dès 1431 il avait fait partir l'intrépide Gonzalo Velho Cabral avec la mission de naviguer dans cette direction sur l'Océan jusqu'à ce qu'il rencontrât une terre où l'on pût aborder. Cabral trouva d'abord les écueils des Formigas (des Fourmis); l'année suivante il renouvela sa tentative et aborda à l'île de Sainte-Marie, puis en 1444 à l'île de Saint-Michel. Les autres, Terceire et Saint-George (1449), Fayal, Flores et Corvo (1450), Graciosa (1453), furent trouvées peu à peu et colonisées avec succès par la noblesse et les riches propriétaires de Portugal. Les expéditions des Portugais dans l'Ouest occupent également une place importante dans l'histoire de la géographie; elles ouvraient de nouveaux débouchés à leur commerce; toutefois la prospérité des colonies qu'ils avaient fondées dans les îles récemment découvertes, contribua encore beaucoup plus à l'accroissement de leur influence politique.

Les éminents services que l'infant Henri avait rendus à son pays, aux sciences nautiques et à la géographie, fixaient l'attention générale et stimulaient le zèle des autres nations. Le Portugal fut bientôt le rendez-vous des esprits actifs ou aventureux qu'entraînait cette puissante manifestation d'une vie nouvelle. C'est ainsi que se préparaient en silence de nouveaux progrès, qu'on ne pressentait point encore, mais qu'un

avenir prochain devait bientôt révéler. Le Portugal vit, dès cette époque, naître des compagnies privilégiées pour commercer avec les pays récemment découverts.

Après la mort de l'infant Henri (1460), les voyages de découverte des Portugais furent interrompus par la croisade prêchée par ordre du pape contre les Turcs qui venaient de prendre Constantinople. Sous le roi Alphonse V, le cours des expéditions fut repris. En 1471, Jean de Santarem et Pierre Escovar, tous deux portugais, parcoururent la Côte-d'Or, où Pedro da Cintra avait déjà abordé neuf ans auparavant, de 1471 à 1474. Le pays au sud de la baie de Biafra était le centre d'un commerce d'échange contre de l'or, qui était affermé à un négociant de Lisbonne nommé Ferdinand Gomez. Vers le même temps on découvrit successivement les îles Fernando Po, qui avait d'abord reçu le nom de Fermose, Saint-Thomas et Annobon. L'île Saint-Thomas fut peuplée par des Juifs exilés : celle d'Annobon fut la première que les Portugais trouvèrent après avoir franchi l'équateur. Antérieurement à la mort du roi Alphonse (1480), ils atteignirent le cap Sainte-Catherine, et c'est de ce point que partit Diégo Cam qui fit deux voyages dans le Congo, en 1484 et 1485. Martin Behaim, que nous retrouverons tout à l'heure, prit part à une de ces expéditions au nom du roi de Portugal. On explora les côtes comprises entre les caps de Sainte-Catherine et Manga de Areas, au sud du cap Frias. Ils découvrirent l'embouchure du Zaïre, et au sud de cette rivière le cap Padron et le cap Saint-Augustin. Cam ne poussa pas au delà de Manga de Areas. Behaim rapporta de ces contrées méridionales une épicerie précieuse connue sous le nom de Malagueta; c'est le piment *(cardamomum piperatum)*. Avant la découverte de la route d'Afrique aux Indes, Anvers avait en quelque sorte le monopole du piment. Des caravanes le transportaient par le désert de Sahara aux côtes barbaresques.

Cependant les Portugais poursuivaient le cours de leurs entreprises avec une ardeur qu'excitait le succès; chaque

nouvelle expédition était une victoire nouvelle ; et c'est un fait constaté par l'histoire, que dès lors leurs marins avaient compris la nécessité de s'élancer dans la haute mer et de se guider sur les étoiles, au lieu de raser timidement les côtes, comme on avait fait jusque là. Jean II, roi de Portugal, se montra digne de ses ancêtres, qui s'étaient couverts de gloire par la création de la marine portugaise. Pour continuer et consolider leur ouvrage, il institua une junte, composée d'hommes spéciaux, qui furent chargés de construire un astrolabe, de calculer des tables de la déclinaison du soleil et d'apprendre aux pilotes à reconnaître la position en mer, en prenant la hauteur de cet astre *(manera de navegar por altura del sol)*. Précédemment Alphonse V avait rédigé des tables astronomiques dont l'inexactitude fut démontrée par le plus célèbre astronome et géomètre de son temps, Jean Muller. Selon la coutume des savants du temps, il se faisait appeler *Regiomontanus* [1] d'après la ville de Kœnisberg, où il était né. Regiomontanus avait publié des éphémérides pour 30 ans (1475—1506), qui fixèrent bientôt l'attention générale : il avait de plus inventé un météoroscope. L'astrolabe de Behaim, qui pendant son séjour à Lisbonne (1482—1484) avait eté membre de la commission créée par Alphonse V, est regardé comme une imitation simplifiée de l'instrument de Regiomontanus. Cet astrolabe fut fixé au grand mât du navire et il y a apparence qu'on s'en servit dans le voyage de Behaim. Nous voici à une époque où tout s'agite, où tout marche : c'est une série de progrès effacés l'un par l'autre : le mouvement s'étend par delà les rapports extérieurs de la vie sociale jusqu'au monde intellectuel.

Martin Behaim naquit à Nuremberg, la célèbre ville marchande ; il vendait des draps et fit divers voyages dans l'intérêt de son commerce : en 1457 il visita Venise ; de 1477 à

[1] Camille Jean Muller était né dans un village près de Kœnisberg, petite ville du duché de Saxe-Hildburg-Hausen. Il appelait les Tables du roi Alphonse : *Somnium Alphonsinum.* (*Note du Traducteur.*)

1479 il vit successivement Malines, Anvers et Vienne : son séjour au Portugal et à Lisbonne dura quatre ans. Nous avons vu qu'il s'y était fait remarquer à côté des premières notabilités de l'époque. En société avec le vénitien Cam, Behaim navigua le long de la côte d'Afrique et dépassa la ligne. Puis il vécut à Fagal, l'une des Açores, où il épousa en 1486, la fille du gouverneur portugais, Jobst de Hurter, qui s'y était établi avec une colonie flamande. Behaim y resta jusqu'en 1490 : il séjourna dans sa ville natale de 1491 à 1493, en Flandre et en France en 1494 ; l'année suivante nous le trouvons de nouveau à Fagal, puis enfin il retourne à Lisbonne, où il meurt le 29 juillet de l'année 1507. Telle fut la carrière de cet illustre marchand, qui fut à la fois marin, mathématicien et géographe. Martin Behaim est une des plus remarquables apparitions dans ce siècle illustré par tant de brillants travaux. Ce qui valut surtout à Behaim une grande renommée, ce fut le globe qu'il construisit en 1492 et qui offre entre autres des renseignements curieux sur le transport des épiceries de Java et de Seilom ou Ceylan à Venise et à Francfort [1].

Dès 1474, Toscanelli avait conseillé aux Portugais de chercher à aller aux Indes par l'ouest, au lieu de suivre la route de Guinée : l'idée d'une navigation occidentale, dont nous avons fait remarquer la continuité à travers plus de deux mille ans, se prononce plus énergiquement de jour en jour. Le

[1] Behaim fit faire un globe en bois d'un pied huit pouces de diamètre, le couvrit de parchemin, et couvrit le parchemin de tous les pays qu'il avait vus et qu'il n'avait pas vus, écrivant avec de l'encre rouge, verte ou jaune, toutes les curiosités qu'il en savait. A la place de l'Amérique, il fit des groupes d'îles à grands coups de pinceau avec l'explication suivante : *Zànzibar insula*. Cette île à 2000 lieues de tour ; elle a son roi, sa langue particulière, et ses habitants sont idolâtres. Ce sont des hommes hauts quatre fois comme nous, et qui mangent cinq fois autant que nous, etc. Dans le royaume de Zambri, les hommes et les femmes ont des queues comme des chiens. Vient enfin l'île devant laquelle un vaisseau ne peut pas entrer à cause de l'aimant qu'elle produit en grande quantité. A. Roussenel. (*Note du Traducteur.*)

gouvernement portugais chargea le chanoine Martinez, à Lisbonne d'entrer en correspondance avec Toscanelli au sujet du plus court chemin pour arriver aux Indes ; Toscanelli lui envoya une carte marine sur laquelle était tracée une ligne depuis Lisbonne, extrémité occidentale de l'Europe, jusqu'au point correspondant sur la côte opposée de l'Asie.

Les Portugais n'en continuèrent pas moins à compléter leurs découvertes à la côte africaine, qui ne fut entièrement connue qu'à la suite d'excursions souvent réitérées. Deux ans après l'expédition de Behaim, Alphonse de Aveiro arriva au royaume de Bénin. On se rapprochait de plus en plus de cette pointe sud de l'Afrique, que l'on cherchait depuis si longtemps avec une ardeur si persévérante et si courageuse. Bartholomée Diaz, reconnut, selon toutes les apparences au mois de mai 1487, le *Cabo Tormentoso*, désignation que lui imposa ce navigateur effrayé par les tourmentes qui vinrent l'assaillir ; ce nom fut changé plus tard en celui de *Cap de Bonne-Espérance*. Après l'avoir doublé, Diaz construisit le signal de saint-Philippe dans le bois de la Tabb. En 1500, il fit naufrage près de l'île de Santa-Cruz, où il périt dans la traversée du Brésil au promontoire qu'il avait découvert : le naufrage fut attribué à l'influence d'une comète qui avait paru à l'horizon de l'hémisphère austral au mois de mai de cette année. On raconte qu'en 1487, Diaz avait quitté le lieu qui devait lui être si funeste avec toute la douleur que peut ressentir le cœur d'un père qui se sépare pour toujours d'un fils chéri. On voit que l'extrémité méridionale de l'Afrique était connue des Portugais avant que Vasco de Gama en fît le tour avec Diego Diaz, frère de Bartholomée. Sur la carte de fra Mauro, le cap de Bonne-Espérance est marqué sous le nom *Capo di Diab* : une inscription placée à côté, indique qu'il a été doublé dès 1420 par un navire indien (zoncho de India), venu de l'est. Depuis longtemps, les Arabes connaissaient les courants impétueux de ces parages : le nom semble indiquer une origine orientale. Toute-

fois bien des années s'écoulèrent encore avant que cette voie fût entièrement ouverte aux Portugais. Pedreio de Covilham, qui en 1487 s'était embarqué à Barcelone avec Alonzo de Payva pour aller recueillir des renseignements sur le fameux prêtre Jean, s'arrêta longtemps à Calicut, à Goa, et chez les Arabes de Sofala, sur la côte orientale de l'Afrique. Il écrivit à Jean II, roi de Portugal, « que les navires portugais, en côtoyant l'Afrique vers le sud, atteindraient l'extrémité méridionale du continent, et qu'arrivés à ce point, ils devaient, dans l'océan oriental, diriger leur course vers Sofala et vers l'île de la Lune (Madagascar). » Longtemps avant que cette nouvelle voie fût pratiquée, Christophe Colomb entreprit sa grande expédition vers l'ouest.

Vasco de Gama avait mis à la voile le 8 juillet 1497 : au mois de novembre de cette année il atteignit la baie de Sainte-Hélène ; il arriva le 25 janvier de l'année suivante à l'embouchure de Rio de Buenos Sennalis et le 18 mai à Calicut. Le 19 juillet 1499 il fut de retour au Portugal. Ce voyage heureux en résultats pour la géographie, la navigation et le commerce, avait duré deux ans et onze jours. Pour le trajet du Portugal à Calicut il lui avait fallu trois cent quatorze jours. De notre temps, cette traversée se fait en 90 ou 95 jours au plus : les bateaux à vapeur vont de Falmouth à Bombay par Suez, ou Cosseir en cinquante et un jours. Ces données peuvent servir à faire apprécier les progrès que l'on doit aux inventions modernes.

A mesure que les découvertes des Portugais à la côte d'Afrique s'étendaient, leur influence croissait en raison de l'impression profonde que la nouvelle de leurs expéditions qui tenaient du prodige, faisait sur les esprits. Tous les ressorts des intelligences étaient tendus : la spéculation commerciale jetait des regards brûlants de convoitise impatiente sur les richesses de l'Inde, qui n'avaient été importées jusque là en Europe que par les routes de terre longues et incommodes. Les voyageurs, dont nous avons parlé plus haut,

avaient fait connaître l'Asie aux Européens, et leurs renseignements étaient assez complets pour profiter à la géographie. L'Asie continuait à être visitée et explorée par des voyageurs qui avaient à cœur de s'instruire.

L'Italie formait toujours le point central d'immenses relations commerciales : les Pisans, les Vénitiens et les Génois entretenaient de fréquents rapports avec l'Asie australe par la voie d'Alexandrie, de la mer Rouge et de Bassora, et avec les côtes de la mer Caspienne et la Sogdiane par la mer d'Azof. On conçoit à quel point les découvertes des Portugais devaient fixer l'attention de ces grandes cités marchandes. Remarquons en passant qu'à cette époque l'Italie faisait son entrée glorieuse dans la carrière des lettres. Depuis l'apparition du Dante, le goût de l'antiquité classique s'y était réveillé : l'arrivée des savants et érudits grecs, qui étaient venus s'y réfugier après la prise de Constantinople, imprima une nouvelle énergie à ce mouvement des esprits. Dès lors, la vie intellectuelle en Italie, bien différente des tendances pratiques qui se manifestaient chez les Portugais, prit un caractère tout littéraire. Ceci nous explique pourquoi ce fut en Italie que, vers le milieu du xv[e] siècle, la science s'empara de l'idée d'une navigation par l'ouest, idée dont l'origine remonte à l'antiquité classique. En théorie, la route de l'Inde par l'occident, préoccupait bien autrement les géographes, que l'extension de l'Afrique vers le sud. A l'intérêt scientifique, venait se joindre l'intérêt mercantile, le trafic des denrées de l'Inde produisant d'immenses bénéfices. Le commerce des villes d'Italie continuait à se mouvoir dans sa vaste sphère, mais sans la dépasser. A la vérité, des marchands italiens s'étaient établis dans tous les ports très fréquentés de l'Europe, de la côte septentrionale de l'Afrique et du Levant. Mais se contentant des bénéfices qu'ils réalisaient, ils voyaient sans inquiétude les découvertes des Portugais, et ne songeaient point aux conséquences qu'elles devaient amener. Voilà comment il se fit qu'à leur grand préjudice

ils négligèrent la route aux Indes par l'Océan Atlantique, dont les géographes de leur pays avaient établi la possibilité avec toute l'évidence dont la matière était susceptible. Ce qui les aveugla sur la catastrophe qui les attendait, ce fut, il faut le croire, l'orgueil, ce terrible écueil de la prudence et de la raison. Ivres de leur fortune qu'ils croyaient assise sur une base indestructible, ces négociants superbes virent avec mépris les travaux de la théorie, et dédaignèrent d'en faire constater la vérité par l'expérience. C'est ainsi que l'Espagne enleva aux villes d'Italie un immense avantage, qui, grâce à l'activité de leur marine marchande, n'aurait pu leur échapper, puisque les Portugais, exclusivement occupés de leurs découvertes à la côte d'Afrique, avaient perdu l'Occident de vue.

A deux hommes illustres qui furent contemporains, à Christophe Colomb, génois, et à Paolo (del Pozzo) Toscanelli, de Florence, appartient la gloire d'avoir hâté l'exécution de l'idée d'aller au pays des épices en naviguant vers l'Ouest. Il ne peut entrer dans nos vues de donner ici une histoire complète de la découverte de l'Amérique; nous nous bornerons à en faire ressortir les circonstances les plus décisives et les plus curieuses. Avant tout il importe de fixer la part qu'y a prise chacun des deux hommes que cet immense événement a immortalisés. A l'âge de quatorze ans, Colomb interrompit ses études académiques à Pavie; il mena une vie fort aventureuse et resta presque toujours sur mer. Il dit lui-même : « J'ai passé vingt-trois ans sur mer; j'ai vu l'Est, l'Ouest et le Nord. » Il avait fait de fréquents voyages à Porto-Santo, l'une des Açores; sa femme, Felipa Muniz Perestrello, était fille du gouverneur de cette île, où elle avait des propriétés. En 1470, il vint à Lisbonne, où il se lia avec Lorenzo Giraldi, de Florence; à Séville, il fit la connaissance d'un autre Florentin, Juan Berardi, chef de la maison de commerce à laquelle était attaché Amerigo Vespucci. Pendant son séjour à Lisbonne il chercha les moyens d'exécuter son

projet, « d'aller à l'Est par l'Ouest et de tracer la route occidentale au pays des épices. » Les découvertes des Portugais dans le Sud lui avaient fait concevoir cette idée. Colomb se livrait avec ardeur à ses travaux, feuilletant jour et nuit l'ouvrage cosmographique du cardinal Pierre d'Ailly, lorsqu'il apprit, à Lisbonne, que le roi Alphonse V de Portugal avait chargé le chanoine Fernando Martinez de consulter Toscanelli, médecin et astronome à Florence, sur la route de l'Inde par l'Ouest. Ce qui avait inspiré au roi cette démarche, c'étaient sans doute des vues de politique commerciale, qu'il n'aurait pas dû abandonner par la suite. Toscanelli avait déjà communiqué ses pensées au roi Alphonse V antérieurement à 1474; mais, cette année-là, le savant géomètre accompagna sa réponse d'une carte marine : il avait alors soixante-dix-sept ans. Toscanelli ne se bornait pas seulement à corriger les tables solaires et lunaires par des observations gnomoniques et d'astrolabe, à s'occuper de tout ce qui pouvait faciliter l'emploi des méthodes d'astronomie nautique; ses vues se portèrent aussi sur l'utilité pratique que le commerce pouvait tirer de ses travaux. Ce fut cette même année 1474 que Colomb entra en correspondance avec Toscanelli qui avait déjà envoyé à Alphonse V l'instruction demandée. Colomb désirait avoir des notions exactes sur les idées d'un savant qui jouissait d'une si grande autorité. La conformité de leurs vues affermit le courage de Colomb et le rassura de plus en plus sur le succès de sa grande entreprise. Quand après de longues années de recherches et de méditations il eut enfin mûri ses projets, il songea au moyen de les mettre à exécution. Il les communiqua à différentes puissances maritimes: à la république de Gênes (1485), au roi de Portugal, au roi d'Angleterre, au roi de France; tous les repoussèrent. Enfin il fut favorablement accueilli par Isabelle, reine d'Espagne. L'entreprise qu'il préparait était généralement traitée de chimère : la grande raison que Colomb alléguait pour la défendre, c'était le peu de distance qui, selon lui, séparait la côte occidentale de l'Europe

des côtes opposées de l'Asie : c'était une erreur, mais de cette erreur dépendait l'exécution de son voyage.

Les renseignements sur l'est qu'il avait communiqués à Christophe Colomb, Toscanelli les avait puisés dans les récits des voyageurs qui avaient visité ce pays, *l'Inde aux épices*, (Indie delle Spezierie) selon son expression. Parmi les voyageurs, qu'un long séjour dans ces contrées mettait à même d'obtenir les informations les plus authentiques, nous ne citerons que Bartolomeo Florentino. A Venise, Bartolomeo fit au pape Eugène IV [1] le récit de tout ce qu'il avait vu et appris dans un espace de vingt-quatre ans (jusqu'en 1424) ; c'est de lui que Behaim tenait ses notions sur l'Asie méridionale. Nicolo Conti dans le cours de ses voyages qui ne durèrent pas moins de vingt-cinq ans, traversa la Syrie, le golfe Persique, l'Inde en deçà et au delà du Gange, la Chine méridionale, l'archipel de la Sonde, l'île de Ceylan, la mer Rouge et l'Égypte : son retour à Florence eut lieu en 1444. Pour avoir la vie sauve dans les pays musulmans il avait été contraint de renier sa foi. Avec les renseignements que lui fournirent les voyageurs, que des spéculations commerciales avaient conduits au pays des épices, Toscanelli avait dressé sa carte marine ; en outre, il avait consulté les voyages de Marc-Pol. On se figurait d'innombrables îles, où abondaient l'or et les épices, dans la mer de Cin, c'est à dire dans les mers du Japon, de la Chine et dans le vaste archipel des Indes orientales. Une immense chaîne d'îles est dessinée en effet sur le globe de Behaim, qui d'après Marc-Pol en évalue le nombre à 12,700. Telle était l'idée générale qu'on se faisait des contrées lointaines de l'Orient, que l'on croyait par cette raison très rapprochées des côtes occidentales de l'Europe. Sur sa carte, Toscanelli avait même mar-

[1] C'est à Florence que le pape Eugène IV accorda à son compatriote, Nicolo Conti, le pardon de son apostasie, en lui imposant pour pénitence de raconter les aventures de ses courses au secrétaire pontifical. *Humboldt.*

(*Note du Traducteur.*)

qué les îles que l'on devait rencontrer en naviguant vers l'ouest, et où l'on pourrait relâcher, en cas que l'on y fût contraint par les vents contraires ou toute autre circonstance fâcheuse; preuve manifeste de l'intime conviction des hommes de la science au sujet de la possibilité d'une navigation vers l'ouest.

Dans le nombre des îles indiquées sur le globe de Behaim, on remarque le petit Cathai; Zipangou ou Niphon, située presqu'en entier dans la zone torride : Argyre, aux extrémités de la terre connue des anciens et des Arabes; la grande Java ou Bornéo; la petite Java ou Sumatra ; Marc-Pol qui avait séjourné pendant cinq mois à Sumatra, y vit pour la première fois le sagoutier et le rhinocéros à deux cornes et à peau plissée; puis encore Candym et Augama. Lorsque Colomb, à son premier voyage, descendit sur la côte nord-ouest de l'île de Cuba, le 14 novembre 1492, il crut d'abord avoir abordé à Zipangou.

Colomb eut à lutter contre de cruels embarras et des difficultés de tout genre, dont il ne parvint à triompher qu'en 1492. Depuis 1485 il demeurait en Espagne où il gagnait sa vie à dessiner des cartes marines et à vendre des livres à estampes. Il paraît que plus d'une fois le grand homme se trouva aux prises avec la misère. Un jour il fut réduit à demander du pain pour son enfant aux capucins du couvent de la Rabida, près de Palos. Il s'était adressé à la couronne d'Aragon ; on lui fit répondre que ses projets n'étaient que du vent : l'ignorance du siècle le poursuivait de stupides sarcasmes : Colomb lui-même nous apprend qu'il était la risée de tout le monde ; deux moines seuls restèrent constants dans leur affection pour lui. A Salamanque, il demeurait au couvent de Saint-Esteban chez Diego de Deza, professeur de théologie: C'est pendant son séjour dans cette ville qu'après tant d'angoisses et de déboires, il parvint enfin à provoquer une controverse sérieuse. Dans l'hiver de 1487 les professeurs de l'université de Salamanque agitèrent enfin la grande question des découvertes à

faire dans l'ouest. En exposant ses idées, Colomb usa de la plus grande réserve, d'abord parce que les *professeurs* n'étaient point de force à les saisir dans toute leur étendue, et puis, il craignait qu'avec plus de franchise il ne lui arrivât ce qu'il avait éprouvé en Portugal, où on avait tenté de lui dérober son secret pour en profiter sans son concours. Il paraît que l'Espagne finit par accorder plus d'attention à l'expédition qu'il avait proposée, quand on apprit que le roi de Portugal lui avait fait faire, par lettre du 20 mars 1488, de nouvelles offres ; Colomb les refusa. En 1487 les premières rémunérations lui avaient été accordées. En 1489 un décret lui accorda la faveur assez singulière d'être logé gratis lui et les siens dans tous les domaines d'Espagne. Enfin on lui confia trois navires avec quatre-vingt-dix hommes d'équipage. Après tant de traverses, tant de vaines attentes et de déceptions, voilà donc le moment venu où le génie méconnu va se manifester dans toute sa splendeur aux yeux étonnés du monde! C'est le 3 août 1492 que l'expédition quitta le port de Palos. On allait affronter une mer inconnue, appelée *Ténébreuse* par l'antiquité et les Arabes, dont ses études préparatoires lui avaient fait connaître les conceptions géographiques. Il fallait une grande puissance d'intelligence et de courage pour l'expédition qu'il entreprenait, non pas en aventurier qui se fie aux caprices de la fortune, mais en penseur, qui a mûri son plan et tout arrêté d'avance pour enchaîner de loin le succès. Cinquante-huit ans avaient passé sur sa tête déjà grise, lorsqu'il sortit de la barre de Rio de Saltes, et qu'il mit en mer pour ouvrir au genre humain des voies inconnues ; c'était une route nouvelle au pays des épices qu'il cherchait et il trouve un monde! S'il partage avec ses contemporains Toscanelli et Behaim l'honneur d'avoir compris le premier la possibilité d'une navigation vers l'ouest, Colomb est au moins le seul qui eut le courage de sacrifier sa vie à la réalisation de cette pensée et de poursuivre l'exécution de ses projets avec une persistance, une fermeté qui ne fléchit

pas un seul instant au milieu des conjonctures les plus désastreuses. C'est à un âge déjà avancé, et le cœur déjà flétri par de longues souffrances que l'*amiral* se lance dans une nouvelle carrière, sans s'effrayer de l'imperfection des instruments nautiques qui pour la plupart étaient découverts depuis peu de temps, comme il a été dit plus haut. Il se dirigeait d'après une carte marine, que selon toute apparence il avait tracée lui-même d'après celle de Toscanelli ; mais il ne suivit pas la route que lui avait indiquée le célèbre astronome de Florence. Colomb avait séjourné aux Açores, ainsi que Martin Behaim, et c'est peut-être de la bouche de ce dernier qu'il a eu les notions de troncs de pins, de cadavres et de canots couverts et remplis d'hommes d'une race inconnue : à partir des Açores, tout était nouveau pour lui : il se trouvait dans les immenses solitudes de l'Atlantique où avant lui, nul Européen n'avait pénétré ; bientôt un phénomène étrange vient frapper ses regards. Le 13 septembre 1492 au commencement de la nuit, à cinquante lieues marines à l'est de Corvo, il remarqua que les boussoles, dont la direction avait été jusque là au nord-est, déclinaient vers le nord-ouest ; cette déclinaison occidentale augmenta le lendemain matin. Le 15 septembre l'aspect du ciel, les masses de goëmon flottant, et quelques autres indices lui firent croire qu'il se trouvait près de quelque île, mais non de la terre ferme, qu'il s'attendait à trouver plus en avant : le 17 septembre, à une distance de cent milles à l'ouest de Corvo, la déclinaison de l'aiguille magnétique était déjà d'un quart de vent, ce qui frappe les matelots de terreur. L'observation de ce changement dans les variations de la boussole est une époque mémorable dans les fastes de l'astronomie nautique [1].

C'est à Colomb que revient la gloire de l'avoir faite le premier, et d'avoir avant tous reconnu les rapports de la marche de l'aiguille aimantée et de l'étoile polaire. Le 19

[1] Humboldt, *Histoire de la Géographie du nouveau continent.*

septembre, les signes de proximité de quelques terres continuaient, mais l'amiral ne voulut point y aborder ; son but étant d'aller dans l'Inde, c'eût été une grande folie de s'arrêter en route, ainsi qu'il le dit dans son journal de voyage. Il tomba de petites pluies sans le moindre vent. Le 20 septembre, de petits oiseaux qui habitèrent les terres, vinrent chanter au haut des mâts, et quittèrent le navire vers le soir. Le 25 Colomb se rendit à bord de l'embarcation où se trouvait Martin Alonzo Pinzon, et lui parla au sujet d'une carte marine. Le 3 octobre il crut avoir remarqué de fréquents indices de terre : le 6 octobre Pinzon prétendait qu'il serait avantageux de changer de direction et d'aller vers le sud-ouest. Après cette discussion, l'amiral changea de rumb; on crut avoir aperçu la terre, mais on s'était trompé. Ce qui avait sans doute décidé Colomb à naviguer dans une autre direction, c'est que le calme qui régnait depuis quelques jours, et les masses de varec commençaient à inquiéter l'équipage : entre le 22 et le 23 septembre, les plus mutins menaçèrent de le jeter à la mer; ils l'avaient surpris la nuit, au moment où ses regards se plongeaient dans les radieux abîmes du ciel étoilé. Depuis le 30 septembre on avait fait 250 milles marines vers l'ouest en droite ligne; ce changement de rumb vers l'ouest-sud-ouest, Colomb l'avait accordé pour deux jours ; il se rappelait que les Portugais avaient fait leurs découvertes en observant le vol des oiseaux, et il en avait remarqué récemment des nuées qui se dirigeaient au sud-ouest. Dans la nuit du 11 au 12 octobre on aperçut la terre, et le 12 octobre, un vendredi, on découvrit l'île de Guanahani, qui reçut le nom de San-Salvador; Colomb en prit possession au nom de Ferdinand, roi de Castille. Secondé par les habitants, il découvrit encore huit autres îles. Le 14 novembre l'expédition arriva à la côte nord-ouest de l'île de Cuba que l'on prit d'abord pour Zipangou, comme il a été dit plus haut. Après avoir fait le tour de l'île, on arriva à la côte méridionale, de là l'on dé-

couvrit, le 30 décembre, les montagnes d'Haïti, où dès le 4 décembre on jeta l'ancre au port Saint-Nicolas : l'amiral donna à l'île le nom d'Hispaniola à cause de la conformité de son climat avec celui de l'Espagne. Le jour de Noël, il eut malheur de faire naufrage à la côte d'Haïti, dans le voisinage de la baie d'Acoul.

Après ces découvertes, Colomb hâta son retour en Europe. Il aborda le 4 mars 1493 à Lisbonne, et le 15 mars à Saltes, près de Moguer et de Palos. On lui fit une réception solennelle à la cour. Ses découvertes parurent si extraordinaires et d'une si haute importance, que le Portugal se crut lésé dans ses intérêts. On persistait à prendre ces terres pour l'extrémité des Indes, et le Portugal prétendait à la possession exclusive du pays des épices, quoique à cette époque, Gama n'eût point encore doublé le *Cabo tormentoso*. Le 4 mai 1493 fut signée, par le pape Alexandre VI, cette fameuse bulle qui donnait aux rois de Castille et de Léon les îles et la terre ferme, découvertes par Christophe Colomb, comme antérieurement il avait octroyé à la couronne de Portugal toutes les terres comprises entre le cap Bojador et l'Inde. Suivant une opinion généralement établie, par cette bulle le souverain Pontife avait tracé une ligne de démarcation entre les possessions portugaises et les terres nouvellement découvertes par les Espagnols, à cent milles marines des Açores et du Cap Verd; mais il ne s'y trouve pas le moindre vestige de cette disposition, pas plus que dans la bulle du 25 septembre de la même année. Ce qu'il y a de vrai, c'est que durant le second voyage de Colomb, le Portugal et l'Espagne signèrent, sous les auspices du Pape, un traité de partage le 7 juin 1494. L'équipage qui avait été de l'expédition dut affirmer sous serment en présence d'un commissaire royal, la réalité des découvertes : on avait de la peine à y croire, tant elles semblaient merveilleuses.

Une seconde expédition se prépare : bientôt Colomb se remet en route; il part de Cadix le 25 septembre 1493. Le

24 octobre il se trouvait, selon son estimation, 340 milles à l'ouest-nord-ouest des îles du Cap Verd où il vit des hirondelles; au mois de novembre on avait découvert la plupart des Antilles. Le 2 février 1494 l'amiral se trouvait à Haïti. Des insinuations calomnieuses, dont il était la victime, l'obligèrent de retourner en Europe pour se défendre. Le 20 avril 1496 il quitta la Guadeloupe, et le 20 ou 21 mai il coupa la ligne-zéro. Au mois de juin, Colomb était de retour en Espagne, où, au seuil de la vieillesse, il devint le jouet d'infâmes complots, après avoir accompli de si admirables choses.

L'Angleterre, où régnait alors le roi Henri VII, n'avait point assisté avec indifférence à ces grands événements. L'intrépide génois venait de dissiper les ténèbres qui jusque alors avaient couvert l'Océan Atlantique : il avait démontré, par le fait, la possibilité d'une navigation vers l'ouest. En 1496, le roi d'Angleterre envoya le vénitien Sébastien Cabot sur les traces de Colomb, et c'est Cabot qui eut la gloire de descendre le premier parmi les Européens, sur le continent américain, le 24 juin 1497. Il était parti cette année là n'ayant qu'un seul navire, et il vit l'Amérique continentale depuis la baie d'Hudson jusqu'au sud de la Virginie. Cette exploration eut lieu avant que Colomb n'eût trouvé les côtes de Paria, et pourtant cet illustre vénitien mourut dans l'oubli, et l'on ignore l'année de sa mort et jusqu'au lieu de sa naissance. Malgré tous les dégoûts dont il avait été abreuvé, Colomb partit pour un troisième voyage, le 30 mai 1498, de San Lucar. Ce grand homme voulut achever son ouvrage. Le 1er août 1498 il découvrit la terre ferme du delta de l'Orénoque [1], et fit débarquer son équipage pour la première fois sur le continent américain, dans le golfe de Paria. Depuis, la nomenclature des caps de l'île de la Trinité a subi tant de changements qu'il n'est guère possible d'é-

[1] Humboldt, *Histoire de la Géographie du nouveau continent.*

tablir avec certitude, quelle partie de la terre ferme a été vue la première. Ce qui est prouvé, c'est que c'est la côte orientale de la province de Cumana, à l'est de Caño Macareo, près la Punta Redonda, partie basse appelée Isola Santa, qui fut découverte la première, et non la partie montagneuse de la côte de Paria, formant la côte nord-ouest du golfe de Las Perlas ou de la Ballena, contrée que Colomb désigne sous le nom de Isla de la Gracia.

Mardi, 31 juillet 1498, un matelot découvrit, du haut du mât, une terre à trois mamelons (Mogoter). C'était le cap sud-est de l'île de la Trinité, aujourd'hui Punta Galeota, alors appelée Punta Galea. Quant à la Punta Galera, des géographes modernes, le cap nord-est de la Trinidad, l'amiral ne l'a jamais vue. Mercredi, 1er août, il fit de l'eau à la Punta de la Playa, sur la côte méridionale de l'île, à l'est de la Punta del Arenal. Le 2 août on passa par la Boca de la Sierpe, aujourd'hui canal de Soldado, ouverture par laquelle le petit golfe de Paria communique au sud avec la mer. Ce fut seulement le 5 août que, pour la première fois, on mit le pied sur le continent de l'Amérique, à 5 lieues de distance de Cabo de Lapa. Par malheur, Colomb n'eut pas même la satisfaction de débarquer à cause de son ophtalmie. Les veilles, la tension incessante de la pensée, les observations qu'il faisait sans relâche sur ces mers inconnues, tout cela avait affaibli sa santé. Le 15 août, l'expédition sortit par l'ouverture septentrionale du golfe de Paria que Colomb appelle seule la Boca de Dragon. Cette troisième expédition de Christophe Colomb se distingue par une circonstance remarquable : c'est que le 16 août il eut occasion d'observer la ligne-zéro dans la mer des Antilles. Du 13 au 15 août il longea la côte de Cumana, depuis le cap Paria jusqu'au cap oriental de l'île Marguarita; le 15 août il tourna au nord-ouest, en passant par les îles Blanquilla et Archilla. La fin de ce troisième voyage est marquée par l'arrivée de l'expédition à Haïti, le 30 août 1498.

Plus la vie de Christophe Colomb a été grande, et plus on sent le cœur se serrer douloureusement au souvenir des souffrances qu'il a endurées[1]. Qui peut se défendre d'une émotion profonde en lisant ces paroles si poignantes dans leur simplicité, qu'il adresse aux rois d'Espagne dans une lettre du 17 juillet 1503 : « J'avais quarante-huit ans quand je vins offrir mes services à l'Espagne, et maintenant mes cheveux ont blanchi, ma santé est détruite et ma fortune perdue. » Colomb mourut à Valladolid le 20 mai 1506. L'exécution de son audacieuse entreprise forme une époque mémorable et unique dans l'histoire de la géographie, de la navigation et du commerce, et pour tout ce qui intéresse et occupe l'activité de l'homme dans la vie extérieure aussi bien que dans le domaine des sciences, de la physique, de l'histoire naturelle, de l'astronomie, des mathématiques, etc. C'est avec raison que M. de Humboldt dit dans les considérations préliminaires de l'histoire de la géographie de l'Amérique : « La découverte du nouveau continent et les travaux entrepris pour étendre la connaissance de sa géographie n'ont pas levé seulement le voile qui depuis des siècles a couvert une vaste partie de la surface du globe ; cette découverte et ces travaux ont aussi exercé l'influence la plus marquante sur le perfectionnement des cartes et des méthodes graphiques en général, comme sur les moyens astronomiques propres à

[1] Colomb n'a joui de quelque bonheur que dans les cinq ou six premières années qui ont suivi la découverte de Guanahani. Son étoile a pâli dès l'été de 1498, d'abord par la douloureuse langueur, suivie d'une inflammation d'yeux, dont il fut atteint pendant le relèvement des côtes de Paria ; puis par l'effet des persécutions politiques et de l'injustice du gouvernement qu'il éprouva dès son retour à Haïti, vers la fin d'août 1498... : Colomb arriva à l'île Béata, près d'Haïti, dans un état de cécité complète, et le médecin qui se trouvait à bord de sa *Caravela Capitana*, était son ennemi mortel, un homme vindicatif, qui tuait les gens par ses remèdes et méritait cent fois d'être écartelé. Deux années de troubles et d'angoisses passées à Haïti depuis la rébellion de Roldan jusqu'à la dictature de Bobadilla, hâtèrent le dépérissement de ses forces physiques. *Humboldt.*

(*Note du Traducteur.*)

fixer la position des lieux. En étudiant les progrès de la civilisation, nous voyons partout la sagacité de l'homme s'accroître avec l'étendue du champ qui s'ouvre à ses recherches. L'astronomie nautique, la géographie physique (en embrassant sous ce nom jusqu'aux notions des variétés de l'espèce humaine et de la distribution des animaux et des plantes), la géologie des volcans, l'histoire naturelle descriptive, toutes les branches des sciences ont changé de face depuis la fin du quinzième siècle et le commencement du seizième. Jamais, depuis l'établissement des sociétés, la sphère des idées relatives au monde extérieur n'avait été agrandie d'une manière aussi prodigieuse : jamais l'homme n'avait senti un besoin plus pressant d'observer la nature et de multiplier les moyens de l'interroger avec succès. »

A la vérité Colomb et Cabot, son contemporain, n'avaient pas entièrement dissipé les ténèbres qui enveloppaient notre globe; on ne voyait encore surgir que l'aurore du jour nouveau qui allait se répandre. On ne comprenait pas même toute l'étendue de leurs découvertes : Colomb ignorait qu'il avait trouvé un continent; il croyait avoir pénétré aux Indes par la voie de l'ouest. Toutefois l'illustre Génois rendit un service immense, en prouvant par le fait la possibilité de la navigation occidentale, dont personne ne doutait, et que personne cependant n'avait osé entreprendre : il marque une ère nouvelle dans l'histoire de l'humanité. Mais si vive que soit notre admiration pour le grand navigateur, elle ne doit pas nous faire perdre de vue cette continuité d'idées qui remontent aux temps les plus reculés et dont la filiation se dessine à travers les âges jusqu'au jour où, pour la première fois, on fit le tour du globe. La découverte de l'Amérique vint réaliser ces vagues pressentiments qui se manifestent dans les diverses conceptions mythiques de l'antiquité. Pour comprendre le développement de pareils faits, qui ont leur origine immédiatement dans la vie humaine, c'est sous ce point de vue qu'il faut les envisager. « A toutes les époques de la vie des peu-

ples, dit très bien M. de Humboldt, ce qui tient au progrès de la raison, au perfectionnement de la science, a ses racines dans les siècles antérieurs, et la division des âges, consacrée par les historiens modernes, tend à séparer ce qui est lié par un enchaînement naturel. Souvent au milieu d'une inertie apparente, de grandes idées ont germé dans quelques esprits supérieurs, et dans le cours d'un développement intellectuel non interrompu, mais limité dans un petit espace, de mémorables découvertes ont été dues à des impulsions combinées et presque inaperçues. »

Considérés de ce point de vue, les travaux des navigateurs portugais n'apparaissent plus simplement comme un prélude facile à la découverte de l'Amérique : ils forment une série de grandes entreprises, sans lesquelles la navigation occidentale de Christophe Colomb n'aurait pu avoir, au moins en aussi peu de temps, les conséquences immenses qui en furent le résultat. On aurait continué à tourner les regards vers le sud, et il est probable que longtemps encore les voyages lointains n'y auraient point été poussés avec une certaine activité. Colomb doit être placé au nombre des plus grands bienfaiteurs de l'humanité et parmi ces esprits puissants qui ont agrandi la domination de l'homme sur les éléments. A son œuvre se lie un avenir fécond en apparitions nouvelles dans tous les domaines de l'activité intellectuelle.

Présenter le tableau des progrès de la géographie par les voyages, la navigation et la science, tel a été le but de ce second chapitre. Dans cet exposé nous avons cherché à montrer que la spéculation scientifique, jointe à l'expérience, exerce constamment une puissante influence sur la vie des peuples..

Parmi les faits secondaires que l'on rattache communément à l'apparition du nouveau continent, nous citerons les voyages du prince de North-Wales, Madoc ap Owen Guineth, qui, de concert avec quelques aventuriers, ses compagnons, navigua vers l'ouest en 1170 et atteignit la terre-ferme de

l'Amérique. On a donné à ces pérégrinations une plus grande importance qu'elles n'en mériteraient quand même elles seraient mieux connues. Quant aux voyages des frères Nicolo et Antonio Zéni de Venise, de 1388 à 1404, les uns les ont rejetés comme douteux, d'autres ont cru devoir en reconnaître une partie : ce qu'il y a de certain, c'est qu'on n'a aucune donnée positive sur le but de leurs courses. On prétend en outre qu'avant Colomb, un pilote polonais nommé Jean Szkolny, au service de Chrétien II, roi de Danemarck, descendit, en 1476, à la côte du Labrador, après avoir passé devant la Norwège, le Groënland et la Frisland, terre problématique dont il est question dans le voyage des frères Zéni.

CHAPITRE III.

Histoire du Commerce ancien depuis les premiers temps jusqu'à la découverte de l'Amérique.

Le commerce, chez les anciens, était peu compliqué de sa nature ; il n'était point lié à cette multiplicité de conditions extérieures dont il dépend depuis que ses opérations embrassent le monde entier. Cet état de choses dura tant que l'échange ou la vente des denrées produites par le sol ou par le travail de l'homme, ne servait qu'à satisfaire les besoins ordinaires et restreints, sans être dirigée par cette pensée plus haute, que l'on désigne communément sous le nom de Politique commerciale. Les éléments dont le concours était nécessaire pour faire naître cette pensée directrice, manquaient. Les rapports de la vie sociale et politique, la navigation, les moyens de transport sur terre, tout cela n'était pas assez avancé, abstraction faite des entraves qu'apportaient aux opérations les bases diverses dont on partait pour fixer la valeur des marchandises. Comparé avec ce qu'il est de nos jours, le commerce des anciens était

donc circonscrit dans une sphère très étroite; l'homme ne s'était point encore élevé à ce haut degré de souveraineté intellectuelle qui lui ouvrit depuis la terre entière avec ses continents et ses mers. L'histoire nous apprend que les progrès de la géographie ne furent guère obtenus que par des entreprises commerciales ou ayant un but d'utilité pratique quelconque, et qu'ils sont rarement dus à des travaux désintéressés et purement scientifiques; toutefois, dans ces occasions, la pensée sert constamment de médiatrice et d'appui à l'expérience.

Dans le domaine du commerce, l'intelligence et la pratique se montrent également dans une liaison intime et constante; l'une croît par l'autre, et toutes deux, par leur action simultanée, hâtent le développement des moyens nécessaires au commerce. A moins de se résigner à en rester éternellement aux détails vulgaires de la boutique, la vocation du négociant exige des connaissances bien autrement étendues que celles que la routine peut demander pour gagner mesquinement de quoi vivre. Il faut que l'instruction éclaire et fortifie l'esprit, il faut qu'il soit initié aux rapports si divers et si compliqués de l'existence politique et sociale des peuples; il faut qu'un jugement sain règle et coordonne les connaissances acquises par l'étude. Ce n'est qu'à ces conditions que la pratique des affaires pourra être d'un secours vraiment efficace. Ce serait une grande erreur de croire que le commerce n'est autre chose que l'industrie boutiquière, ne connaissant de but plus élevé que le profit de tous les jours. Le commerce a une tout autre importance et une destination bien autrement noble et grande; il met en mouvement les plus nobles facultés de l'homme et donne une puissante impulsion à tous les éléments de la vie. Partout où l'industrie saura en tirer parti, conformément à sa nature, il répandra le bien-être et l'abondance; jamais on ne lui refusera un asile, sans rendre la condition du peuple misérable. De nos jours, il dispose de moyens

dont l'antiquité n'avait pas d'idée. A quel point de perfection est arrivé l'art nautique ! Quelles innombrables et miraculeuses voies de communication ! Les chaussées, les canaux, les chemins de fer ! Quelle sécurité pour toutes les relations sous l'égide de la civilisation générale ! Comme les systèmes monétaires actuels répondent aux besoins du commerce ! Avec quelle rapidité les postes, les bateaux à vapeur, les locomotives font parvenir dans tous les sens et aux points les plus éloignés, les renseignements nécessaires pour pouvoir mettre à profit les occasions favorables aux spéculations commerciales ! L'époque actuelle embrasse la terre entière du regard. Grâce à une géographie complète et assise sur des bases sûres, on peut se rendre sur tous les points du globe. Que l'antiquité paraît pauvre en comparaison ! Des caravanes, de mauvaises routes de terre, une navigation lente et incommode sur les fleuves et sur la mer où l'on se traînait péniblement de rivage en rivage ! La conséquence naturelle du perfectionnement des moyens dont le commerce dispose, dut être l'accroissement de son importance. A son tour, il est devenu l'objet des calculs de la politique qui, auparavant, s'occupait exclusivement de l'art de tuer et de détruire : il s'est placé en première ligne dans l'existence des peuples, car il est le lien naturel qui unit entre eux les membres divers de la grande famille humaine. C'est là un fait qui révèle un immense progrès dans la civilisation générale : elle brise peu à peu les barrières de l'égoïsme, et se meut et grandit dans sa force et son indépendance. La puissance irrésistible du commerce se fait même sentir dans les pays où, faute de comprendre les exigences de l'époque, on ne lui accorde point encore toute l'attention qui lui est due. Que si nous portons nos regards sur l'avenir, nous entrevoyons une foule de phénomènes qui nous font pressentir le moment où les nations resserreront de plus en plus les liens d'une union commune. Les peuples de l'antiquité étaient isolés l'un de l'autre, se maintenant rigoureuse-

ment dans les étroites limites d'une nationalité égoïste et farouche. Cet isolement entravait l'influence civilisatrice qu'ils auraient pu exercer les uns sur les autres. Les Grecs sont la seule nation de l'antiquité qui, dans les contrées où elle formait des établissements coloniaux, ait répandu, sans guerres, les bienfaits de la civilisation, que les Romains propageaient par leurs conquêtes. On conçoit ainsi que, chez les anciens, le commerce ne pouvait être ce qu'il est devenu chez nous où il met en contact les habitants des plaines avec ceux des montagnes, les enfants sauvages des steppes et des déserts avec les riches populations des contrées les plus fertiles.

Que si nous passons à l'exposé historique du commerce des anciens, il est évident que l'Inde doit être notre point de départ. En effet, c'est l'Inde qui en forme comme le point central : de plus, l'histoire de la géographie nous apprend que c'est le desir de trouver un chemin maritime vers ces riches contrées, qui a fini par amener la circumnavigation de l'Afrique et la découverte du Nouveau-Monde. L'or et les épices de l'Inde mettaient en mouvement tout le commerce des anciens, quelque faible connaissance qu'ils eussent d'ailleurs de ce pays et de ses habitants.

L'INDE, L'ARABIE, L'ÉTHIOPIE, L'ÉGYPTE.

L'antiquité n'avait qu'une idée vague et confuse de la position géographique de l'Inde ; on la supposait d'abord au sud de l'Afrique ; plus tard ce nom s'élargit outre mesure et fut appliqué indistinctement à toutes les régions inconnues de l'orient. Depuis les premiers âges jusqu'au temps du célèbre géographe Cosmas, l'Arabie et le pays des Troglodytes faisaient partie de l'Inde extérieure. Dans Cosmas on trouve la dénomination d'Inde intérieure, comme étant celle du pays qui produit la soie : les géographies du quinzième et du seizième siècle entendent par là l'ensemble des pays compris dans le

moyen-âge sous la désignation générale de « l'Inde Supérieure, » au nord-est de la première. L'Inde centrale de Marc-Pol et d'Édrisi correspondant à l'Inde intérieure dont parlent quelques écrivains sacrés, c'est l'Abyssinie. D'après Strabon, l'Inde, qu'il appelle le plus vaste et le plus riche pays du monde, est bornée par la mer d'Orient et par la mer Atlantique australe ; il ajoute : « Je sollicite l'indulgence de mes lecteurs pour tout ce que je dirai sur ce pays ; non seulement il est fort éloigné de nous, mais encore il n'a été connu que d'un très petit nombre de voyageurs de notre nation. Ceux qui l'ont visité n'en ont vu qu'une très petite partie, et pour le reste ils n'en parlent que d'après des ouï-dire. »

On voit que dans l'antiquité l'Inde comprenait l'ensemble des pays bornés au nord et à l'ouest par de vastes chaînes de montagnes, et baigné à l'est par l'Atlantique ; elle renfermait par conséquent la Chine et le Japon, dont les productions étaient mises en circulation, mais qui n'étaient point connues sous des noms particuliers. L'expédition d'Alexandre procura aux Européens quelque connaissance de ce merveilleux pays : les notions s'accrurent par la suite sous le règne d'Antiochus qui conclut un traité avec le roi Sandracotte, et sous Ptolémée Philadelphe. Strabon fait remarquer que les marchands qui de son temps naviguaient d'Égypte dans l'Inde pénétraient rarement jusqu'au Gange, et que c'étaient des hommes ignorants et peu aptes à étudier un pays étranger. Thinæ que Strabon marque comme le point le plus oriental, lui est complètement inconnue. C'est à tort que Ptolémée fixe la position de Sinæ sur la côte occidentale du continent de l'Asie. L'Inde restait inconnue ; ses habitants manquaient de cet esprit d'entreprise, de cet instinct de bravoure aventureuse, et avide de conquêtes, qu'il leur eût fallu pour les pousser au delà de leurs limites et les faire apparaître sur la scène du monde. Ce ne fut que pendant le premier siècle de l'ère vulgaire, que les relations entre l'Inde et l'Égypte par mer furent régularisées par l'intermédiaire des Arabes, et que la

presqu'île de l'Inde surgit sous le nom de Decan, des ténèbres qui l'avaient couverte jusque alors. Un assez long espace de temps s'écoula encore avant que Cosmas donnât l'indication exacte des côtes de Tzinitza, pays qui produit la soie, et qui d'après Cosmas, est tourné vers l'est et baigné par une mer orientale. Ce fut le premier pas que l'on fit pour rectifier les idées géographiques sur l'Inde et la Chine.

Ainsi séparés du reste du monde, il fut facile aux Indous de conserver leur individualité intacte et sans mélange; par contre-coup ils restèrent longtemps au même degré de civilisation. Cette civilisation a quelque chose de si étrange qu'il est assez difficile d'en définir le caractère. Leurs écrits sont de la poésie ; ils portent ainsi que les monuments de leur architecture, l'empreinte du merveilleux et répondent parfaitement à la richesse du sol qu'ils habitent et à la douceur de leur climat. Les ruines des pagodes colossales d'Ellora, de Salsette, d'Éléphanta ont avec les édifices des anciens Égyptiens une ressemblance qui n'est qu'extérieure, et qui ne se trouve que dans la rudesse et la monotonie fatigante des formes, et nullement dans la pensée qui les a inspirés. Quoique arrivées à une assez haut degré de perfectionnement social, les institutions fondamentales des Indous dénotent une origine très ancienne et remontent évidemment à une époque où la société était encore dans l'enfance. Ce qui le prouve surtout, c'est l'élément théocratique, qui prédomine dans toutes les dispositions législatives, et en général dans la vie extérieure et intellectuelle du peuple. « Le gouvernement, les droits des personnes et des choses, les mœurs mêmes et les usages de la vie ordinaire, tout est réglé par des prescriptions émanées de la divinité. Le premier législateur des Indous, dont le nom même est un mystère, paraît s'être posé comme l'organe de la volonté divine. Il enseigna à ses compatriotes qu'au commencement du monde, le Créateur révéla aux hommes les devoirs qu'ils auraient à remplir, dans les quatre livres sacrés, nommés

Védar[1]. » C'est sur cette idée, commune aux plus anciens peuples, que se base la division des Indous en quatre classes ou castes : les brahmines ou prêtres, les cshatriyahs ou guerriers, les vaisyahs, agriculteurs et industriels, et enfin les soudrahs, ouvriers et gens à gages. Au premier rang sont les brahmines, qui dominent la nation tout entière ; et la royauté elle-même est devenue la proie de la fourbe sacerdotale. La puissance théocratique est montée à son comble dans l'Inde, et c'est à son funeste ascendant qu'il faut attribuer cette espèce d'inertie et de torpeur où la civilisation sommeille dans ce pays sans avancer d'un pas et sans éprouver la moindre modification. Les prêtres avaient tracé les limites infranchissables de la sphère où le peuple avait à se mouvoir : la division par castes leur garantissait la durée de leurs institutions. Ils avaient soumis la nation à leurs lois, en lui imposant un souverain qu'ils tenaient eux-mêmes sous le joug. Ils étaient les héritiers naturels du roi qui se voyait obligé de leur abandonner sa succession, dès que la vieillesse commençait à le frapper de ses premières atteintes : c'est aux prêtres que revenaient les trésors qu'il amassait avec les impôts prélevés sur les classes inférieures. Pour les soudrahs c'est un crime digne de mort, que de savoir lire ; ils sont nés pour servir, ils n'ont aucuns des droits qui appartiennent à l'homme libre. La littérature, elle aussi, était entre les mains des prêtres et devenait pour eux un instrument de domination. Voilà comment il se fit que le peuple indou vieillit dans l'enfance : il n'eut point d'influence politique, partant point de littérature qui s'y rattache. Chez les Indous la théologie s'est emparée de tout et repousse avec une haine implacable tout autre élément, comme lui étant étranger et hostile. Sous ce rapport ils se rapprochent des Juifs, dont ils diffèrent du reste essentiellement à beaucoup d'égards.

[1] James Mill, tom. I, p. 133.

La géographie des Indous est toute poétique ; aussi est-il difficile de s'en faire une idée bien claire et bien précise, c'est une cosmogonie qui tient à la fois de la théologie et de la poésie. Le continent y est représenté sous la figure symbolique d'une fleur de lotus : les grandes pétales, au nombre de quatre, répondent aux quatre principales contrées (dwipas ou presqu'îles). La pétale du sud désigne l'Inde, et s'appelle Jambudwipa ; les pays du nord, nommés Kourou, sont situés en face, et de chaque côté, les régions de l'est et de l'ouest. Dans l'intervalle compris entre les deux grandes pétales, s'en trouvent deux petites, désignant les presqu'îles de moindre dimension. Il y a bien chez eux d'autres images géographiques ; mais ce ne sont que des conceptions toutes poétiques, et où il est impossible de distinguer la fiction de la réalité. Sans doute leurs poètes connaissaient l'Inde, mais cela ne les empêchait nullement de la défigurer dans les images qu'ils en traçaient. Au centre de la surface du globe s'élève le mont Mérou, autour duquel se meuvent le soleil, la lune et les étoiles. L'Océan baigne la terre, entourée de la vaste chaîne des monts Lokaloka ; au delà se trouve le pays des Ténèbres habité par les démons malfaisants. La Dwipa ou presqu'île la plus avancée vers le sud, s'appelle Baratakhanda ou Inde, dont l'extrémité forme le pays de Lanka ou Ceylan. Par le mont Mérou, il faut entendre le plateau de la Haute-Tartarie et du Thibet. Les fleuves dans cette mappemonde sont le Ganga (le Gange), le Sindbou (Indus), le Sitâ, le Bhadra (Irtysch) dont les bords sont célèbres par la tradition de Krischna, et l'Apara Grandica ou Chacschou, l'Oxus des anciens ; la partie supérieure de cette rivière porte encore aujourd'hui le nom de Cocscha. Parmi les villes on peut en reconnaître plusieurs, telles qu'Ajoudhia ou Aude, Kinoge, etc. Les pays voisins du leur sont entièrement inconnus aux Indous, qui n'ont en un mot aucune idée exacte de la configuration du globe. On est porté à croire que leurs notions astronomiques étaient tout aussi restreintes.

Dans les traditions populaires, l'Inde apparaît d'abord comme formant un seul empire : plus tard, il y a plusieurs rois indépendants l'un de l'autre et ayant la même autorité. Ce que nous appelons aujourd'hui *Inde*, doit s'entendre plus particulièrement de la partie septentrionale : c'est l'Indostan proprement dit, le pays du Gange, par opposition avec le sud ou le Decan, la presqu'île méridionale que baignent la mer de l'est et celle de l'ouest. Sous la désignation de pays du Gange, on comprend tout le bassin du fleuve depuis le point où il débouche des montagnes jusqu'aux sources de ses affluents : les principaux sont le Jumna, le Gangra et le Sonus. Palibothra était la capitale d'une ancienne peuplade, que les Grecs appelaient Prasiens. D'après le peu de renseignements que nous possédons sur les destinées de cette vaste étendue de pays, il s'y trouvait plusieurs milliers d'années avant Jésus-Christ, de puissants empires avec de grandes cités. Des informations postérieures et qui datent du temps où l'Egypte avait déjà des liaisons commerciales avec le Decan, font mention de la ville d'Ozène, aujourd'hui Ouzen ou Ougein, et de Tagara, la capitale de l'Ariaca et la place la plus importante pour le commerce avec l'intérieur. L'Inde britannique renferme dans ses limites presque toutes ces immenses contrées, qui se prolongent depuis le cap Comorin jusqu'aux montagnes du Thibet, et depuis l'embouchure du Bramapoutra jusqu'à l'Indus.

Ces indications sommaires sur l'Inde et ses habitants étaient nécessaires pour donner une idée tant soit peu exacte d'un pays qui a été d'une si haute importance pour le commerce depuis les siècles les plus reculés jusqu'à l'époque où nous vivons. Les sources où nous puisons nos renseignements sur les destinées de l'Inde dans l'antiquité, sont les ouvrages des auteurs indigènes, du moins de ceux que les travaux de la science nous ont fait connaître : quant aux écrits des Grecs et des Romains, ils ne fournissent que peu de détails sur cette contrée.

Dans l'Inde, le commerce et l'industrie étaient comme le reste, assujettis à des règles fixes et immuables. A la troisième caste appartenaient les agriculteurs, les industriels et les marchands : les occupations que la loi leur prescrivait, étaient le labour, l'élève du bétail et le commerce, de plus ils prêtaient de l'argent à intérêts. Il paraît que d'après les dispositions de la loi, les industriels et les commerçants étaient tenus de s'occuper de l'éducation des bestiaux : car il est dit : « Le Créateur confia le bétail aux soins des vaisyahs, comme il donna la surveillance sur les hommes aux brahmines et aux guerriers. » C'est sur cette caste que pesait tout le poids des impôts, avec lesquels le roi était obligé de fournir largement à l'entretien du brahmines. La loi assignait également au roi des revenus sur les péages et les droits que payaient les marchandises. Il pouvait influer directement sur la marche du commerce : il pouvait prescrire des mesures prohibitives, disposer de l'achat et de la vente des biens ; il fixait le prix courant du marché ; enfin il percevait cinq pour cent sur le profit de la vente. Toute tentative de fraude à l'égard des droits à payer, était punie d'une amende équivalant à huit fois le prix des marchandises faussement déclarées.

C'est sur ces réglements et sur l'organisation sociale que se basaient le commerce et l'industrie chez les Indous. On voit qu'ils étaient entravés par l'esprit de caste et les prescriptions légales : aussi l'esprit de spéculation mercantile ne prit-il jamais chez eux un grand essor. Si donc nous nous occupons du commerce extérieur de l'Inde, ce n'est que par rapport aux étrangers qui venaient y chercher les précieuses productions du pays. Dans leurs plus anciennes poésies, les Indous figurent comme un peuple qui devait avoir un commerce très actif à l'intérieur. Comme une marque de bien-être et de prospérité, on y cite la sécurité avec laquelle les négociants transportaient leurs marchandises de ville en ville,

et ils sont placés sur la même ligne que les grands et les plus illustres du pays.

La merveilleuse fécondité de l'Inde ainsi que la variété et la richesse de ses produits étaient connues des anciens, qui du reste, ainsi que nous l'avons dit plus haut, avaient des notions peu étendues sur ces vastes contrées. Hérodote cite un grand nombre de peuplades, mais il fait observer qu'elles ont des mœurs différentes. Il connaît aussi les districts sablonneux qu'il n'indique que d'une manière générale. D'après les traditions des Perses, il rapporte que les habitants des déserts vont chercher, à une certaine heure du jour, l'or [1] que les fourmis ont tiré du sein de la terre. Ses idées sur la disposition de la surface du globe, se lient étroitement à l'opinion qui accumulait aux extrémités de la terre tout ce qu'il y avait de plus beau et de plus merveilleux. Il dit que les oiseaux et les quadrupèdes y sont d'une plus grande taille que partout ailleurs, à l'exception des chevaux, que, pour cette raison, l'on y importait de l'étranger. Il parle d'arbres sauvages portant au lieu de fruits, de la laine, qui surpassait la laine des brebis en finesse et en beauté et dont ils confectionnaient des vêtements : il connaît, ainsi que Ctésias, les vêtements qu'ils tressaient avec une espèce de jonc ; et suivant les renseignements du pays, c'était le costume ordinaire des anachorètes et des pénitents. Ce qui a lieu de nous surprendre, c'est qu'Hérodote range les éléphants et les bois d'ébène parmi les productions d'Ethiopie. Cela prouve sans doute que l'ébène et l'ivoire étaient connus des Grecs : mais cette indication erronée du lieu d'où ils proviennent ne peut s'expliquer que par des renseignements inexacts qui l'auront induit en erreur. Par les vastes contrées, qui, d'après le poète

[1] Ou plutôt poudre d'or. Au rapport de Mégasthène, dans Strabon, ces fourmis seraient de la grandeur des renards et d'une vitesse extraordinaire ; elles poursuivaient ceux qui leur prenaient l'or jusqu'à ce qu'elles les eussent atteints et tués. (*Note du Traducteur.*)

Ezéchiel, fournissaient aux Phéniciens de la corne, des dents d'éléphant et des bois d'ébène, il faut entendre l'Inde, car c'est le seul pays qui produise ces derniers. Les chiens de l'Inde, si remarquables par leur force et leur taille colossale, et qui triomphaient souvent dans les combats contre les tigres, furent connus des Grecs dans les guerres avec les Perses : Xerxès en faisait conduire des troupes nombreuses à sa suite. Le lieutenant du roi de Perse à Babylone avait des meutes si nombreuses, que les quatre villes qu'il avait chargées de les nourrir, étaient exemptes d'impôts. Le roi indien Sophites fit cadeau de cent cinquante de ces magnifiques bêtes à Alexandre le Grand. Marc-Pol en fait mention à son tour. Le poivre était également connu en Grèce longtemps avant l'ère chrétienne : Dioscoride, célèbre médecin et botaniste, le désigne sous la dénomination indienne de *piperi* : Théophraste, disciple d'Aristote, en cite les différentes espèces [1]. La substance tinctoriale nommée lacca est, d'après Ctésias, un insecte qui se trouve sur certaines espèces d'arbres, aux sources de l'Indus : il fournit le vermillon que les Indous emploient pour donner à leurs étoffes des couleurs si éclatantes, qu'elles effacent les productions de l'industrie teinturière des Perses. Ces notions que nous fournit Ctésias prouvent que, dès les temps les plus reculés, les Indous, outre le tissage, connaissaient l'art de teindre, et que les produits de cette industrie provenant de leur pays, excitaient partout l'admiration. Ctésias connaît également l'acier de l'Inde, qui jouit encore aujourd'hui d'une grande réputation. L'origine de la cannelle (le cinnamome), était un des mystères du commerce phénicien. Hérodote, qui connaissait la cannelle par les rapports de marchands de cette nation, dit expressément [2] : « Les Arabes ne sauraient

[1] *Voyez Hunter, Remarks on the species of peppcs*, dans les *Ascalic Res.* t. IX.

[2] Liv. III, p. 121.

dire où elle vient ni quelle est la terre qui la produit. Quelques uns prétendent qu'elle croît dans les contrées où fut élevé Bacchus : leur sentiment est appuyé sur des conjectures vraisemblables. » Cette dernière indication se rapporte évidemment à l'Inde, mais elle n'apprenait rien de positif. Il paraît que le commerce des épiceries se faisait principalement par l'intermédiaire des Arabes : c'est là sans doute ce qui aura trompé les géographes grecs, qui mettent le cinnamome au nombre des productions de l'Arabie, où il ne se trouve pas plus qu'en Afrique. Le prophète Jérémie dit vaguement qu'il vient de pays lointain. Dans les détails qu'il donne sur la cannelle, Hérodote fournit une preuve de plus du soin extrême avec lequel il rassemblait ses renseignements. Il avait entendu dire que de gros oiseaux apportaient les brins de cannelle dans leurs nids, construits avec de la boue, sur des montagnes inaccessibles, et que l'on ne pouvait se procurer ces nids que par ruse [1].

Cette tradition qui se reproduit dans l'antiquité sous diverses formes, n'est pas entièrement dénuée de vérité. Les habitans de l'île de Ceylan, qui fournit la cannelle la plus estimée, prétendent que le cannellier qui croît sans culture, donne la meilleure écorce; ils ajoutent que ces arbres se reproduisent par les pies, qui avalent les pépins mûrs et les rendent sans les digérer : aussi on se garde bien de tuer ces oiseaux [2].

Tels sont les plus anciens renseignements sur l'Inde que

[1] Pour avoir ces brins de cinnamome, on prétend que les Arabes emploient cet artifice. Ils prennent de la chair de bœuf, d'âne et d'autres bêtes mortes, la coupent en gros morceaux, et l'ayant portée le plus près des nids qu'il leur est possible, ils s'en éloignent. Les oiseaux fondent sur cette proie et l'emportent dans leurs nids, qui n'étant pas assez solides pour la soutenir, se crèvent et tombent à terre. Les Arabes surviennent alors et ramassent le cinnamome. Hérodote, liv. III, p. 111. (*Note du Traducteur.*)

[2] *Voyez* Thunberg, Remarque sur la cannelle, dans les nouveaux Mémoires de l'Académie suédoise. t. I, p. 53 et suiv.

fournissent les écrivains grecs de l'époque antérieure aux conquêtes d'Alexandre. Depuis lors l'obscurité qui enveloppait ce pays, se dissipe de plus en plus.

Il existe une source précieuse de renseignements sur l'Inde, appartenant au premier ou tout au plus au deuxième siècle de notre ère. C'est une relation de voyage écrite en langue grecque [1], par un marchand parti d'Égypte pour visiter la presqu'île en deçà du Gange. Nous y lisons que des pierres précieuses de toute espèce, notamment des diamants et des rubis, étaient transportées de l'intérieur des terres au port de Nelcynda. L'Inde passait pour la patrie des diamants: Strabon se borne à dire d'une manière générale qu'elle fournit des pierres fines, cristaux et escarboucles ainsi que des perles. Le document mentionné plus haut parle aussi d'une espèce d'agate, nommée onyx, provenant d'Ozène et par conséquent des monts Gates, et qu'on apportait à Barygaza, aujourd'hui Béroach. Ctésias, qui est bien plus ancien, fait aussi mention des pierres précieuses qu'on trouve dans cette chaîne de montagnes. D'après un mythe indou, Hercule aurait trouvé les premières perles au fond du golfe Arabique et en aurait paré sa fille Pandéa. Le sens de ce mythe, selon toute apparence, c'est que les Phéniciens, pour qui Hercule était la divinité suprême, se livraient à la pêche des perles dans l'Océan indien. Nous savons, par le journal de voyage cité ci dessus, que près de Manaar, entre l'île de Ceylan et le continent, les perles étaient pêchées et percées. Sans doute cette industrie y était fort ancienne; on y apprêtait les perles pour les besoins du commerce avec l'intérieur ainsi que pour l'exportation. Nelcynda ou Neliseran était la place la plus importante pour ce commerce. Dans les lois de Menou, les pierreries, les perles, les coraux et les étoffes tissées sont

[1] *Periplus maris Erythræi*, dans Hudson, *Geographi græci min.*, t. I. Consultez aussi *Vincent, The Commerce and the Navigation of the ancient in the Indian Ocean*. Londres, 1807.

particulièrement recommandés aux marchands; il leur est enjoint de s'informer avec soin et très exactement du prix de ces marchandises. Dès la plus haute antiquité, l'ivoire, ainsi que les perles et les pierreries, servait de parure aux habitants de l'Inde qui en faisaient des colliers et des pendants d'oreilles ; les colliers surtout étaient d'un travail si achevé, qu'ils semblaient faits tout d'une pièce.

Les métiers à tisser sont d'une origine très ancienne dans l'Inde, et les étoffes qu'ils fournissaient étaient l'objet d'une admiration universelle par leur finesse et leur blancheur. Le mécanisme du métier y est encore aujourd'hui d'une extrême simplicité ; quatre gaules ou baguettes, liées grossièrement entre elles, sont fichées en terre ; deux baguettes transversales passent par la chaîne et sont attachées aux deux bouts ; l'une au haut de l'ensouple, l'autre au pied de l'ouvrier, afin qu'il soit à même de serrer les fils de la chaîne pour ourdir la trame. Avec un appareil aussi simple, il n'est pas même possible d'enrouler la chaîne, qu'il faut étendre dans toute sa longueur : aussi le tisserand est-il obligé d'établir son métier en plein air, ce en quoi il est singulièrement favorisé par la douceur du climat[1]. Le périple marque une si prodigieuse variété de produits obtenus avec des moyens mécaniques si imparfaits, qu'on ne peut s'expliquer l'habileté des tisserands que par la division en castes. Il est à peine croyable qu'il existe aujourd'hui des tissus, que l'on n'ait pas connus dès l'époque dont parle le journal du marchand grec. Outre les plus fines mousselines, on avait des étoffes unies et rayées, de toute qualité, des toiles de coton fines et grossières, des ceintures et des chawls (châles) de couleur, des étoffes teintes en pourpre ou brodées en or. Les produits de cette fabrication étaient consommés dans le pays ou destinés à l'exportation ; on les dirigeait principalement sur les villes de Tyr et de Ba-

[1] J. Mill, *Histoire de l'Inde Brit.*, t. II, p. 16.

bylone. Quant aux étoffes de soie et aux fourrures, elles étaient importées de la Chine.

Parmi les articles d'exportation notre marchand grec renferme aussi la canne à sucre. On en exprimait le suc soit par la succion, soit en le faisant distiller au soleil ; on le laissait s'épaissir et on le conservait dans des vases : l'art de raffiner le sucre paraît avoir été inconnu à cette époque. Le vin figure parmi les articles d'importation ; il venait de l'Italie et de la Syrie : quant au vin indigène c'était sans doute le vin de palmier : on l'importait aussi d'Arabie ainsi que l'encens. Une contrée d'une fécondité aussi exubérante que l'Inde, devait offrir une foule de jouissances des plus variées. Parmi les aliments les écrits indous citent en première ligne le riz dont on a bien soin de distinguer les variétés. On appelait schali celui que l'on obtenait dans la saison humide ; il passait pour le meilleur. L'usage et la fabrication des boissons spiritueuses étaient très anciens dans le pays : certaines sectes s'en abstenaient.

Ce qui doit nous surprendre, c'est que dans les anciens écrits des Indous il n'est question ni de la cannelle ni du poivre. Cosmas connaît la patrie du poivre, Male (Malabar) : selon lui c'est une contrée très commerçante et où habitent des chrétiens, comme à Silediva ou Ceylan. A Rome on connaissait les diverses espèces de cette épice ; le poivre long était celui qu'on vendait le plus cher, le poivre noir était le plus commun. On prétend que l'ancien mot indien *pipali* doit s'appliquer au poivre long. Les Romains faisaient également un fréquent usage du nard, essence précieuse que l'on extrait de la *valeria jatomansis* : la livre s'en payait jusqu'à trente écus. On en distinguait différentes espèces, selon la dimension des feuilles de la plante dont on l'extrayait. Au rapport de Pline l'Ancien le prix du *malabathrum* [1] était soumis à des variations pro-

[1] On tirait de la Sérique des pelleteries et des boules odorantes et aromatiques nommées *malabathrum;* on a voulu y voir la feuille du bétel nommée *tamalapatra*, dans l'Indoustan. MALTEBRUN, *Histoire de la Géographie.* (*Note du Traducteur.*)

digieuses : la livre montait quelquefois de quatre gros à cinquante écus. (L'écu ou thaler a vingt-quatre gros et vaut à peu près trois francs soixante-quinze centimes, monnaie de France). L'essence que l'on en retirait se vendait dix écus la livre. Cette épicerie, mêlée au vin, lui communiquait un arôme délicieux. Il se faisait également à Rome une grande consommation d'amomum qui se payait au poids de l'or. Toscanelli mandait au chanoine portugais Martinez, que du seul port de Zaiton (Zaithoun) partaient par an plus de cent navires chargés de poivre et d'autres épiceries.

Grâce au luxe effréné des Romains, le commerce avec l'Inde procurait des gains immenses : en les évaluant au plus bas, on peut admettre qu'il emportait annuellement de Rome une somme équivalente à 1,250,000 écus pour denrées de l'Inde, de la Sérique et de l'Arabie, perte considérable et dont malheureusement on doit rechercher la cause dans le relâchement des mœurs. Outre le lacca, notre marchand grec cite le noir indien (indigo), comme article d'exportation très lucratif : de nos jours l'Indostan en fait un grand commerce avec Boukhara. Cette abondance inépuisable de productions aussi variées que précieuses, que les besoins du luxe et la cupidité mercantile répandaient dans le monde entier paraît, par une conséquence toute naturelle du commerce, avoir réagi sur la position des habitants. Limité au pays même, il n'aurait pu leur procurer l'existence aisée et commode dont leurs écrits nous offrent des tableaux si séduisants. Il règne dans les villes une activité, une douceur de mœurs qui supposent le bien-être et une grande facilité à se procurer les moyens de satisfaire à ses besoins. On pourrait comparer l'Inde à un vaste marché, auquel viendraient aboutir des grandes routes tracées en différents sens. Si bornés que soient nos renseignements sur ce pays, nous en savons pourtant assez pour suivre les routes de son commerce extérieur. La configuration du sol, couvert en grande partie de montagnes, dut restreindre tout d'abord l'emploi des cara-

vanes ; d'ordinaire, on se servait d'éléphants et de charrettes pour transporter les marchandises de l'intérieur des terres dans les villes de la côte. Le Gange, avec ses affluents, formait des voies naturelles que reliaient des lignes continuelles de communication entre l'Indus et le Gange. Les relations entre la côte de l'est et celle de l'ouest étaient entretenues au moyen de navires construits dans le pays, suivant le témoignage de notre marchand grec, qui cite quelques entrepôts dans l'intérieur et sur la côte. Au nord de la presqu'île était Ozène, entrepôt du commerce intérieur et étranger : de ce point les productions du pays, telles que les agates onyx, les mousselines, toiles de coton, étaient transportées au port de Barygaza[1], d'où elles passaient à l'étranger. Ozène était la résidence d'un souverain et une des villes saintes de premier rang ; son territoire, qui a une étendue de deux coss [2], est regardé comme sacré. La ville moderne, qui porte le nom d'Ougein, se trouve à un mille de l'ancien emplacement d'Ozène, qui a été détruite par un tremblement de terre. Ozène avait un pèlerinage qui y amenait chaque année une grande affluence de gens de toutes les classes, et fut l'origine de sa splendeur commerciale. Il y avait deux autres ports, Muziris et Calliana : un roi indou, nommé Sandanès, avait interdit l'entrée de Calliana aux marchands étrangers : ceux qui y abordaient étaient conduits par des matelots indiens dans le port de Barygaza. Le port de Muziris[3] était très fréquenté, parce qu'on y trouvait du poivre et du malabathrum d'excellente qualité. A l'époque où remonte la relation de

[1] Barygaza, aujourd'hui Barotch, sur le golfe du même nom, maintenant golfe de Cambaye, était la principale ville de commerce du royaume de Larisse. On y apportait, même des sources de l'Indus, la soie écrue et diverses fourrures de la Scythie. MALTEBRUN, *Histoire de la Géographie*. — Dans GOSSELIN, c'est Baroukia. (*Note du Traducteur.*)

[2] Onze milles anglais font cinq coss de l'Inde. (*Note du Traducteur.*)

[3] Le port de Muziris paraît être le *Mirzouh* des cartes modernes entre Onor et Barcelore. MALTEBRUN, *Histoire de la Géographie*. (*Note du Traducteur.*)

notre marchand grec, le commerce n'était pas libre à Barygaza. Pour obtenir la permission d'y faire des affaires, il fallait payer au roi une forte redevance, consistant en vêtements, vases d'argent, instruments de musique, belles esclaves, vins et parfums de diverses espèces.

Tagara et Plutana sont les grands marchés à l'intérieur de la presqu'île de Decan. Tagara, l'ancienne Deoghir, c'est à dire le mont des Dieux, est célèbre par ses pagodes, qui remontent à la plus haute antiquité; tout auprès se trouve Ellora, qui est plus fameuse encore avec ses grottes saintes, au centre des monts Gates. Ellora est située à peu près à égale distance entre les frontières septentrionales de l'Indostan et la pointe méridionale. Ici encore nous voyons le commerce des Indiens s'établir dans une cité sainte. Tagara était une des plus grandes villes de l'Inde, d'où l'on envoyait des toiles de coton fines et grossières, des mousselines et autres marchandises par des routes très difficiles, au port de Barygaza. Quant à Plutana, on n'en connaît point l'emplacement ; on sait seulement que c'était le marché pour les agates onyx, qui étaient amenées par de mauvaises routes à Barygaza : c'est ce qui a fait supposer que Plutana avait eu sa position dans les monts Gates.

Nous n'avons pas de détails sur le mouvement des affaires dans le nord, c'est à dire dans les contrées du Gange, mais il était sans doute tout aussi actif que dans le midi. Il y avait là une grande route royale, qu'Alexandre le Grand a dû y trouver ; elle partait de Taxila sur l'Indus, passait à Lahore et aboutissait à Palibotra sur le Gange : sa longueur était évaluée à dix milles stades. Des écrits indiens font mention d'une autre route conduisant d'Ujadhya par Hastinapour, où l'on passait le Gange, et par Lahore sur le Jumna à Ginébarga dans l'intérieur du Penjab.

Voilà quel était l'état du commerce dans l'Inde, d'après les documents qui nous sont parvenus ; il devait nécessaire-

ment subir des variations, subordonnées aux rapports extérieurs. Les relations avec les étrangers qui venaient pour acheter ou pour vendre, dépendaient des réglements qui leur assignaient les ports où ils pouvaient aborder et qui fixaient les droits d'entrée. De plus, le commerce indien devait se ressentir des modifications que pouvait éprouver celui des peuples avec lesquels ils trafiquaient. Nous n'avons sur cette matière que des renseignements assez restreints, mais qui suffisent toutefois pour nous donner quelques notions certaines.

Le commerce de l'Inde se faisait dans la direction du nord, de l'est, du sud-ouest et du nord-ouest. Le commerce du nord nous conduit en Chine, dont le nom même est d'origine indienne. La nature a interposé entre les deux pays de hautes montagnes et des déserts ; il est prouvé néanmoins que leurs relations réciproques dataient de fort loin ; les étoffes et vêtements de soie, confectionnés en Chine, étaient dès les temps les plus anciens en usage chez les grands et les riches de l'Inde, d'où ils passèrent en Europe après l'expédition d'Alexandre. En Europe on n'en connaissait point l'origine ni la matière qui avait servi à les fabriquer, mais cela était indifférent pour le commerce. Strabon[1] assure d'après les rapports des compagnons d'Alexandre, que les étoffes *sériques* ou de soie sont faites du byssus que l'on tire de l'écorce de certains arbres. Telles étaient les singulières idées qu'on se formait de son temps, au sujet des étoffes de soie qui étaient en usage. L'habileté des négociants savait tirer de grands avantages de cette ignorance. Les Bactriens servaient d'intermédiaires au commerce entre l'Inde et la Chine ; ils touchaient aux frontières des deux pays. Strabon dit positivement que l'empire

[1] Comme le mot sérique était employé pour désigner les étoffes de soie, il paraît que Strabon s'en sert dans le même sens, mais qu'il partage l'erreur généralement répandue de son temps, touchant l'origine de la soie. GOSSELIN.

(*Note du Traducteur.*)

des Bactriens s'étendait jusqu'aux Sères et aux Phrynes. Cette indication si peu importante qu'elle paraisse, n'en répand pas moins quelque lumière, sur un passage de Ctésias qui dit : « Les Indiens, qui sont les voisins des Bactriens, parcourent le désert où l'or est en abondance, par troupes armées de mille ou de deux mille hommes ; on prétend qu'ils ne sont de retour qu'au bout de trois ou de quatre ans. » Ctésias parle du désert de Çobi, qui s'étend à l'ouest et au nord de la Chine. Les caravanes le traversaient pour se rendre dans des pays inconnus et revenaient chargées de richesses de tout genre. Avouons toutefois que tout cela est très hypothétique : les anciens ne connaissaient l'est et le nord-est de l'Asie que très confusément ; les idées qu'on se faisait des Sères, de Sinæ et de Cattigara ne s'accordaient nullement. C'est ainsi que les uns confondent les Sères avec Sinæ, tandis que d'autres sont d'un avis contraire ; Ptolémée lui-même ne nous apprend rien de positif à ce sujet.

Le commerce des Indiens avec la Chine est constaté par le journal du marchand grec. Il cite d'abord sur la côte orientale de la presqu'île, la ville de Masalia, aujourd'hui Masulipatan, où l'on fabriquait des toiles de coton ; puis il nous conduit aux bouches du Gange, où se trouve la place de commerce du même nom : on y vendait du bétel, des perles et des mousselines d'une grande finesse; puis il continue : « Plus loin on rencontre l'île (plus exactement, la presqu'île) de Chryse (région de l'or) qui forme l'extrémité la plus orientale. (C'est la presqu'île au delà du Gange, avec Ava, Pegou, Malacca.) Au nord, le long de l'Océan, s'étend une contrée où l'on trouve Thina, dans l'intérieur des terres. C'est de là que la soie écrue, la soie en fil et les étoffes de soie sont transportées par terre, à Barygaza, par la Bactriane, et dans le pays de Limyrica, par la route du Gange. Quelle est la ville qu'on désigne sous le nom de Thina? Est-ce Péking ou tout autre endroit dans la Chine occidentale? L'on ne saurait rien préciser à cet égard ; peut-être cette dénomination s'appliquait-elle

en général à des contrées inconnues ; par contre, il est facile de déterminer les routes que suivaient les caravanes, à l'aide de documents que nous devons à des écrivains des siècles suivants, mais qui s'appliquent parfaitement à des époques antérieures. Ptolémée fixe la distance de l'Euphrate à la Sérique, suivant l'évaluation de Marin de Tyr : il parle de *la tour de pierre*, qui est à sept mois de marche de la capitale des Sères : il dit qu'on arrive à cette tour par un défilé qui joint la chaîne méridionale des monts Imaüs à celle du nord ; cette jonction a lieu sur les confins occidentaux de la petite Boukharie, où le Taurus se sépare en deux branches qui bordent le désert de Cobi. La tour de pierre subsiste encore : on la connaît sous le nom de Chasoloun [1] ou les quarante colonnes : c'est un rendez-vous pour les marchands. Boukhara sert d'entrepôt au commerce entre l'Inde et la Chine. Le Gange offrait la voie de communication la plus courte entre les deux pays, mais c'était aussi la plus difficile, parce qu'il fallait traverser des montagnes très élevées. A l'embouchure du Gange les marchandises étaient mises en vente dans la ville du même nom ; on en a fixé la position sur le bras du milieu, aux environs de Douliapour, au midi de Calcutta. Il y a apparence que de ce point on transportait les marchandises par mer, en suivant la côte de Coromandel, jusqu'à Limyrica [2], la dernière place de l'Inde dans cette direction.

Ces indications, qui au premier aspect peuvent sembler peu importantes, prouvent que dans l'antiquité l'Inde était le grand marché du commerce du monde, et que la Chine ne vendait ses marchandises qu'à des caravanes indiennes. La soie, les fourrures de la Sérique et le bétel étaient les principaux produits que ces caravanes emportaient. La soie provenait de la Chine, mais quant aux fourrures, il est permis

[1] Taschkend est la *tour de pierre* de Ptolémée. MALTEBRUN, *Histoire de la Géographie*. (*Note du Traducteur*.)

[2] La Limyrica répond au Canara moderne et à une partie du Calicut, d'après Maltebrun. L'auteur que nous traduisons en fait une ville. (*Note du Trad.*)

d'en douter. Par le pays des Sères[1], il faut peut-être entendre le nord-est de l'Asie, d'où l'on tire encore aujourd'hui des pelleteries précieuses; peut-être quelque événement a-t-il mis fin au commerce que les contrées du nord-est de l'Asie faisaient de cet article avec l'occident, par la route de terre, qui du temps d'Hérodote conduisait à la mer Noire.

Nous avons vu plus haut, jusqu'où s'étendaient les connaissances de cet écrivain en Asie, au nord-est de la mer Noire. Les villes grecques des côtes septentrionales faisaient un grand commerce de pelleteries, dans l'intérêt duquel elles avaient dans le pays des Budins un établissement, dont les maisons étaient construites en bois, ainsi que les temples et les murs mêmes de la ville. Dans leur pays, coupé de forêts et de marais, les Budins donnaient la chasse aux castors, aux loutres et autres bêtes à fourrures. Vers le nord, au dessus des Budins, par delà le désert, qui a sept journées de marche,

[1] Afin de compléter ce qu'on peut rassembler ici de plus important sur cette antique contrée, nous allons donner l'extrait d'une notice qu'a publiée un de nos naturalistes les plus distingués, M. Latreille, membre de l'Académie des Sciences. Ce savant compte trois Sériques : la première, la Sérique propre de Ptolémée, est celle de l'Asie supérieure ; elle occupait la partie septentrionale et occidentale de la petite Boukharie ; sa capitale *Sera-Metropolis*, est aujourd'hui *Turfan ;* elle s'étendait jusqu'au désert de Cobi.

La seconde Sérique est celle du nord de l'Inde. Les invasions des différentes hordes tartares dans la première Sérique, forcèrent les peuples de celle-ci à s'expatrier. La Sogdiane, la Bactriane, le Thibet et l'Inde, furent leur asile. Denys le Periégète nous montre déjà les Sères sur les bords du *Ser Desia ;* le *Ser-Hend* fut une de leurs colonies ; c'est de Serinda, l'une de leurs villes, dont parle Ammien-Marcellin, que du temps de Justinien, des œufs de vers à soie furent transportés, pour la première fois, à Constantinople.

La troisième Sérique dont les anciens ont le plus généralement parlé, est celle que M. Latreille appelle Série (*Seria*) ; c'est l'Inde au delà du Gange, aujourd'hui l'empire Birman, où se trouve le fleuve *Serus* et le *Sera-Major* d'Æthicus et des tables de Peutenger. Deux espèces de bombyx y sont très communes et fournissent, depuis un temps immémorial, une soie d'un grand usage. Les chenilles de ces *bombyx* sont les *vers à soie sauvages* de la Chine. C'est dans cette Sérique qu'il faut placer l'île *Seria* de Pausanias. *J. Huot.* (*Note du Traducteur.*)

Hérodote connaît deux peuples chasseurs, les Thyssagètes et les Jyrkes. Plus loin, au pied de hautes montagnes, habitaient les Argippéens ayant le nez camard, le menton allongé et la tête chauve, et qui passaient pour saints. Nul n'osait les offenser, et ils étaient souvent choisis pour arbitres dans les différends des peuples voisins. Les renseignements qu'on possède font voir que les Argippéens avaient parmi les Mongols un caractère sacerdotal. Leur habitation était une tente de feutre, tendue au dessus d'un arbre : c'était le rendez-vous des peuples de l'Asie et des marchands grecs. Dans les transactions on avait besoin d'interprètes pour sept langues différentes.

Au nord des Têtes Chauves, Hérodote ne connaissait point d'autre peuple ; à l'est il place les Issédous, et au dessus des Issédous, dans *la région de l'or*, les hommes n'ayant qu'un œil. C'est là sans doute que les caravanes indiennes allaient chercher ce précieux métal ; car Hérodote termine la description de ces contrées par ces mots : « Tout ce pays a des hivers très rigoureux. » Ce qui vient à l'appui de cette conjecture, c'est le passage suivant que nous trouvons dans le journal du marchand grec. « Il est difficile de pénétrer jusqu'à Thina, et très peu en reviennent ; cette région est située sous la petite Ourse ; on prétend qu'elle touche à la mer Noire et à la mer Caspienne, où le lac Méotide débouche dans l'Océan. Aux frontières de Thina on voit paraître tous les ans un peuple difforme, ayant la face large et le nez écrasé. Ce sont les Sesates ou Besates ; ils ont un aspect sauvage, et amènent leurs femmes et leurs enfants avec eux et portent de lourds fardeaux dans des nattes ; ils séjournent quelque temps sur un point quelconque situé en dehors de leurs frontières et des limites de Thina ; ils y célèbrent une fête, étendus sur leurs nattes, puis s'en retournent dans leur pays. Après leur départ les habitants de Thina viennent relever leurs nattes, en défont le tissu formé de branches de bétel, dont ils roulent les feuilles en boule. Il y en a de trois

espèces d'après la grandeur des feuilles. C'est ainsi qu'elles sont préparées; puis on les porte dans l'Indostan. Au dessus de Thina, le pays n'a pas été visité, soit que le froid excessif ait arrêté les voyageurs, soit par la volonté des Dieux.»

Si ces renseignements ne sont pas très exacts et offrent quelque obscurité, ils fournissent au moins la preuve que le bétel était apporté par une peuplade mongole aux frontières de Thina. On ne dit pas où ces peuples allaient le prendre, mais selon toutes les apparences il leur venait du midi, et puis ils le vendaient dans cet entrepôt du nord, d'où il était envoyé dans les contrées du nord-ouest. Hérodote, en parlant des Scythes, indique la marche de ce commerce. Dans le rapport du marchand il est évident, que par Thina il faut entendre, non la Chine du midi mais celle du nord. Ainsi le bétel arrivait non seulement aux marchés de l'Indostan, mais aussi dans les pays au nord de la Chine. Dans le journal du marchand grec le bétel est appelé malabathrum : il ajoute qu'on l'apporte de Malabar au marché de Nelcynda.

La presqu'île de l'Inde communiquait par des navires avec la Chersonèse qui était connue des anciens sous le nom de *chrysè*, région ou Chersonèse d'or. Chez Ptolémée ce mot désigne une ville, tandis que d'autres étendent cette dénomination à la Chersonèse tout entière. Le Maliarpa de Ptolémée se trouve dans Mavalipuram, dont la mer a couvert en grand partie les magnifiques ruines.

L'île de Ceylan a été de temps immémorial un point important pour le commerce de l'Inde. On lui supposait beaucoup plus d'étendue qu'elle n'en a réellement, malgré le grand nombre de voyageurs et de marchands qui la visitaient. Dans l'antiquité elle portait le nom de Taprobane[1]. Ce qui est

[1] Taprobane, d'où une ambassade était venue à Rome rendre hommage à Claude. Au milieu des choses exagérées que l'on met dans la bouche de ces envoyés, on distingue quelques traits vraisemblables sur la richesse du pays. Il est très remarquable que les anciens n'ont pas nommé, parmi leurs productions, la cannelle et le *cinnamomum*. On ne peut donc pas s'étonner de

assez bizarre, c'est que dans les anciens poèmes indiens, elle figure comme région mythique. Cosmas fournit les meilleurs renseignements sur l'Orient au cinquième siècle ; voici ce qu'il dit au sujet de Ceylan : « Taprobane, que les indigènes nomment Selandir, est une grande île dans l'océan Indien, au delà de la région du poivre (le Malabar) et où l'on trouve l'hyacinthe (pierre précieuse). Auprès on rencontre une quantité prodigieuse d'îlots (les Maldives). L'île de Taprobane est partagée entre deux rois : l'un possède la région qui fournit l'hyacinthe, l'autre les côtes avec les ports et villes marchandes. De l'Indostan, de la Perse, de l'Ethiopie, régions dont elle est à peu près également éloignée ; il y vient un grand nombre de navires, et il en part continuellement. De l'intérieur, près de Tzinitza (la Chine) elle reçoit de la soie, de l'aloës, des clous de girofle, et autres produits qu'elle envoie à Mala (Malabar), qui produit le poivre, et à Calliène, d'où viennent le fer et les étoffes, car c'est aussi une place importante. Elle les apporte encore à Sind, aux confins de l'Indostan, d'où l'on tire le musc et le castoréum, dans la Perse, l'Yémen et à Adule. De ces divers points il lui arrive des denrées, qu'elle envoie avec les siennes dans l'intérieur. Selandir est un immense marché, situé au milieu de l'Inde, recevant des marchandises de tous les ports, et leur envoyant ses produits. Il est certain que le commerce de Ceylan était tout aussi florissant dès le temps d'Alexandre le Grand, dont les compagnons apprirent les premiers à l'Europe que Taprobane était une île. Le nom le plus ancien de Ceylan était en indien, Sinhalam; dans les temps modernes elle s'appelle Serendip[1].

voir l'étendue de cette terre singulièrement exagérée et son nom défiguré de plusieurs manières. MALTEBRUN. *Histoire de la Géographie.* (*Note du Traducteur.*)

[1] Chez Pline et dans le Périple, on la trouve nommée *Palæ Simundi.* La première moitié de ce nom est un adverbe grec qui signifie *anciennement;* le reste semble être une corruption de *silundiv*, une des formes du nom indien de l'île. Un siècle plus tard, Ptolémée la connut sous le nom de *Salice*, et dans

Ainsi dès les premiers temps le commerce indien avait une grande extension dans les différentes places, telles que Barygaza (Beroach), Muziris (Mangalore [1]), Nelcynda (Nelliseram), Pattala (Hydrabad dans le delta de l'Indus), etc. Toutefois il prit un tout autre développement lorsque l'Inde commença à être mieux connue des Occidentaux. Nous avons vu que les Bactriens servaient d'intermédiaires dans les relations entre l'Inde et la Chine : la Bactriane était sous tous les rapports d'une grande importance pour les intérêts commerciaux de l'Inde. De la capitale Bactra ou Zariaspa, (aujourd'hui Balkh), partaient trois grandes routes vers les vastes régions de l'est, du nord-est et du nord jusqu'en Chine et jusqu'au pays de Sères : de plus, c'est de ce point que les denrées de l'Inde en destination pour la mer Noire, étaient amenées sur le fleuve Oxus (Gilson) jusqu'aux bords de la mer Caspienne, d'où on les faisait passer dans l'Albanie ; elles remontaient ensuite le Kour et étaient transportées par terre au Pont-Euxin. Cette route était connue dès le temps d'Alexandre le Grand : selon toutes les probabilités, c'est par cette voie que les anciennes villes grecques sur les côtes de la mer Noire recevaient les denrées de l'Inde, que sans cela elles auraient été obligées de prendre des Phéniciens. Ce serait donc une grande erreur de penser que Pompée découvrit le premier cette route dans la guerre contre Mithridate : il ne fit que la trouver, parce qu'elle lui était inconnue. Des frontières de l'Indostan jusqu'à l'Oxus il y a sept jours de marche ; et quand les marchandises avaient passé la mer Caspienne, il ne leur fallait que cinq jours pour arriver à la mer Noire [2]. Maracanda, aujourd'hui Samarkand, au nord de Balkh, servait également d'entrepôt au commerce de l'Inde avec l'inté-

le VIe siècle, Cosmas en apprit le nom indien *Selan-Div*, mais le changea en *Sielediva*. MALTEBRUN. *Histoire de la Gégoraphie*. (*Note du Trad.*)

[1] Dans Maltebrun, *Mirzouk*, et pour Beroach, *Barotch*. (*Note du Trad.*)

[2] Plin. *Hist. nat.* 6, 17.

rieur et le nord de l'Asie. Tant que les cités grecques de la mer Noire et de l'Asie Mineure restèrent florissantes, les denrées de l'Inde leur arrivaient par cette voie : Byzance en particulier était l'entrepôt pour les besoins de la Grèce. Par suite des événements politiques plus tard il devint désert : Balkh et Samarcande n'interrompirent point leurs relations avec l'Inde pour les pays de l'Asie centrale. Les Arabes dont la puissance politique avait pris un grand essor et qui étaient actifs et entreprenants, s'étant emparés du commerce de l'Inde avec l'Europe par la conquête de la Syrie et de l'Egypte, trouvaient un puissant appui pour leurs opérations à Venise, Gênes et Amalfi, et c'est en vain que les empereurs grecs défendaient à leurs sujets de leur fournir du bois de construction, du fer, des armes, et toute autre munition de guerre. Cette défense ayant été publiée solennellement en 1179 par le concile de Latran pour toute la chrétienté, l'existence commerciale de Venise se trouva compromise pendant quelque temps. Après un état de stagnation qui dura plusieurs années, les Vénitiens purent à la fin espérer non seulement d'étendre leurs relations avec la Grèce ; mais de se rendre maîtres du commerce de l'Inde. Ils avaient aidé un empereur d'origine allemande à s'établir sur le trône de Byzance, en 1204 : pour prix de ce service, il leur fut concédé des propriétés considérables sur la côte et dans les îles avec de grands priviléges. Antérieurement à cette époque ils s'étaient avancés jusqu'au Don ; à la place de l'ancienne colonie grecque Tanaïs, ils avaient fondé Tana, qui se retrouve dans la ville moderne d'Asow, et dès la fin du douzième siècle ils y établirent un consulat. De ce point ils regagnèrent l'ancienne route de l'Inde par la Boukharie. Ils tiraient les marchandises de Balkh et de Samarkand, ainsi que cela s'était pratiqué précédemment; mais au lieu de les envoyer par eau dans la mer Caspienne, on remontait le Wolga jusqu'à la ville d'Astracan, et de là elles étaient transportées par terre à Tana. Quand les Vénitiens eurent ouvert cette route nouvelle, les

Génois et les Pisans ne tardèrent pas à les y suivre, en prenant leur point de départ à Constantinople, elle fut très fréquentée dans le cours du treizième et du quatorzième siècle. Gênes ayant fini par l'emporter sur Venise à Constantinople, pour faire à sa rivale une concurrence plus active sur le marché de l'Inde, elle fonda Coffa, sur l'emplacement de l'ancienne Théodosie. Par là les Vénitiens furent presque entièrement exclus de la mer Noire.

Dans un espace d'à peu près mille ans, cette ancienne route de l'Inde subit les destinées auxquelles toute voie commerciale est exposée. On les fréquente jusqu'au jour où les événements forcent les marchands à les quitter ; puis elles se peuplent de nouveau, mais avec de nombreuses modifications et sans reprendre leur première importance.

De la route qui allait de l'Inde à Bactra ou Balkh il en partait une autre de cette ville, qui se dirigeait vers l'ouest. Les indications topographiques des anciens sur les stations de cette route, ne sont pas très exactes. A l'ouest de Bactra on marque d'abord Alexandrie, dans le pays des Ariens ; puis Hécatompylos, c'est à dire les cent Portes; cette ville était ainsi appelée à cause des routes nombreuses qui venaient y converger; puis on arrivait aux Portes Caspiennes, dont la position n'a pu être établie avec certitude. De ce chemin occidental il s'en détachait un autre à Alexandrie vers le sud-est; il allait rejoindre à Ortospana la grande route de Bactra, un troisième embranchement enfin, dans la direction du sud, menait d'Alexandrie en passant à Prophthasia dans le pays des Drangiens jusqu'aux rives de l'Indus. Arachotoi est citée comme station d'une de ces routes occidentales de l'Inde, mais on n'a pas de données suffisantes pour en fixer la position. La voie de communication entre l'Asie occidentale et l'Inde passait par les Portes Caspiennes. Sur ce point le chemin se séparait de nouveau en plusieurs embranchements ; par Ecbatane ou Hamadan il conduisait en Arménie. La route de l'ouest, qui pendant longtemps avait été très fréquentée,

fut abandonnée quand les Arabes s'emparèrent du commerce avec l'Inde.

Dans la même direction ce sont encore les Arabes qui font le même commerce sur mer, auquel participaient les peuplades chaldéo-babyloniennes établies sur le golfe Persique. Gerrha, colonie de Babylone sur la côte occidentale, florissait du temps d'Alexandre le Grand. Confinés dans un désert, les habitants étaient devenus par leur industrie commerciale, un des plus riches peuples du monde. Ils s'occupaient du transport par caravanes ou par mer, des denrées de l'Inde et de l'Arabie, qu'ils envoyaient aux pays de l'ouest, surtout à Babylone. L'époque où cette trop fameuse capitale était arrivée au faîte de la prospérité, est antérieure à la domination des Perses et par conséquent au sixième siècle avant notre ère.

La navigation des Arabes dans l'Inde date également des siècles les plus reculés. C'est des Arabes qu'Hérodote avait obtenu le détail qu'il donne sur la récolte merveilleuse de la cannelle. L'encens était un des articles que les Indiens tiraient de l'Arabie ; ils allaient le prendre à Mocca, et donnaient des toiles en échange. Notre marchand grec dit expressément en parlant de la navigation des Arabes dans l'Inde : « Mouza (ou Mocca) est entièrement habitée par des marins arabes, qui font le commerce des productions de leur pays avec Barygaza. » Les Arabes vendaient les marchandises qu'ils tiraient de l'Inde, aux Phéniciens qui les transmettaient à leur tour aux occidentaux.

L'Inde avait également des liaisons avec la côte des Cafres ou Zanguebar. Voici les renseignements que donne le Périple sur cette côte : « De l'intérieur de l'Ariake (Concan) et de Barygaza on importe régulièrement dans les ports de ces parages, les produits de l'Inde, tels que les blés, le riz, le beurre, l'huile de Sésame, des toiles de coton fines et grossières, ainsi que le *miel de canne*, qu'on nomme sucre. Il y a des navires réservés expressément pour ce commerce,

et d'autres qui ne s'en occupent qu'accidentellement. » D'où il faut conclure que de temps immémorial les Arabes et la côte orientale de l'Afrique avaient des liaisons avec l'Inde. C'est de là sans doute, que provenait l'erreur de ceux qui croyaient que les productions de ce pays étaient orginaires de l'Ethiopie et de l'Arabie.

Nous nous arrêterons un peu plus longtemps sur le commerce de l'Egypte avec l'Inde par mer, dont l'origine et les développements nous sont mieux connus. Il paraît qu'anciennement les denrées de l'Inde étaient versées sur les marchés d'Egypte par les Arabes : si l'Egypte avait des relations directes avec l'Inde, elles furent interrompues sous la domination des Perses. Alexandre qui détruisit l'empire de Darius, changea la face des choses. Après avoir fait la conquête de l'Asie, il passa en Egypte, où il fonda sur une des bouches du Nil la ville d'Alexandrie, qui devint si célèbre dans la suite. Par son ordre l'amiral Néarque à la tête d'une flotte, sous la conduite du pilote Oneisikritos, descendit le Gange, et suivit la côte jusqu'au golfe persique. Néarque avait rassemblé des notions précieuses sur l'Inde : ses relations étaient entremêlées de fables absurdes, sans doute, mais elles n'en répandaient pas moins de vives lumières sur ces contrées mystérieuses. Néarque rapporte entre autres faits que les Indiens écrivaient sur du papier de coton. L'emploi de ce papier en se généralisant, devint un des véhicules les plus utiles de la civilisation. Alexandre avait conçu le projet gigantesque de faire de Babylone le centre du commerce de terre et de mer pour le monde entier. Ce projet embrassait nécessairement le commerce de l'Inde. Après avoir fait explorer ce pays, il fit entreprendre la navigation autour de l'Afrique dans deux directions opposées: cette double tentative échoua. On sait qu'après la mort d'Alexandre, un de ses généraux, Ploléméе, s'empara de l'Egypte ; il pensait sérieusement à rétablir le commerce de son nouveau royaume avec l'Indostan ; il en fut empêché par les guerres qu'il eut à

soutenir. Son successeur, Ptolémée Philadelphe, fut plus heureux. On prétend que dès avant le siége de Troie, le grand roi Sésostris et beaucoup plus tard Nécos avaient tenté d'organiser la navigation sur la mer Rouge. On fit creuser un canal du Nil à cette mer. Nécos établit des chantiers sur le golfe Arabique et la mer du nord, c'est à dire la Méditerranée et fit construire des trirèmes. On voit qu'il voulait créer une marine égyptienne, projet auquel il renonça sur l'avis de ses ministres, qui lui firent comprendre combien l'exécution de son plan offrait de périls. L'Egypte était un pays isolé, sans communication avec l'étranger, inexpérimenté dans l'art nautique, tandis que les Arabes et les Babyloniens étaient de hardis nautonniers et rompus aux affaires commerciales. Ce roi fit discontinuer l'ouvrage, sur la réponse d'un oracle qui l'avertit qu'il travaillait pour le barbare (c'est à dire l'étranger.) Nécos s'engagea, par la suite, dans des guerres qui épuisèrent ses finances. Le canal resta inachevé et les chantiers furent abandonnés. Darius reprit les travaux qui avaient été commencés par Nécos, et acheva le canal : il partait du Nil au dessus de Bubassis, près du bourg de Pakousæ, et débouchait, après avoir passé par le désert, au pied des montagnes, dans le golfe près de Patumos. Il avait cent coudées de large et deux trirèmes pouvaient y voguer de front : en longueur il avait quatre jours de navigation. Les Ptolémées fermèrent le canal par une écluse, qu'on ouvrait pour livrer passage aux embarcations. Cet ouvrage gigantesque, n'eut point les résultats qu'on en avait attendus. Les bas-fonds et les écueils qui se trouvent dans l'angle de la mer Rouge, y rendaient la navigation dangereuse. Le roi Ptolémée fit frayer par son armée une route pour les caravanes à travers le désert, conduisant à Bérénice. On creusa de distance en distance des puits profonds pour avoir de l'eau en quantité suffisante. Des caravansérails commodes furent établis le long de la route. La ville de Bérénice quoique située sur la côte, aux confins de l'Egypte et l'Ethiopie n'avait pas de port. Le

plus heureux succès couronna l'entreprise, quoique Bérénice fût loin de répondre à toutes les exigences de la navigation. Les denrées venant de l'Inde et de l'Arabie, les marchandises d'Ethiopie, qui descendaient le golfe, étaient transportées à Coptos, où s'était formé un entrepôt. Le port le plus fréquenté était *Myos-Hormos*, « le port de la souris, » où se tenaient les bâtiments frêtés pour l'Inde. Ces deux villes favorisées par leur position, ne tardèrent point à éclipser Bérénice.

Ptolémée Philadelphe, dont la sagacité avait apprécié la haute importance commerciale de l'Inde, ne négligea aucun moyen pour se procurer une connaissance exacte de ces contrées, et la répandre parmi ses sujets. Par son ordre, deux hommes instruits, deux mathématiciens, Mégasthènes et Dionysius s'y rendirent avec la mission d'explorer le pays, pendant un séjour prolongé. L'Égypte n'avait point de marins, il fallait réveiller la nation de sa torpeur séculaire; il fallait tourner ses vues vers le commerce extérieur, et lui inspirer le goût des courses lointaines, en lui montrant le chemin qui devait les conduire avec sécurité aux régions où les attendait la fortune. Les efforts de Ptolémée furent récompensés par les plus brillants résultats. De même que quinze siècles plus tard Jean le Navigateur, accueillit avec une satisfaction triomphante, les nègres que ses navires lui avaient amenés d'Afrique; de même le roi d'Égypte laissa éclater sa joie à l'aspect des femmes, de la cannelle, du bois d'ébène, des perroquets sans nombre et des vingt-six bœufs d'une blancheur éclatante, qu'on lui envoyait de l'Inde, et qu'il fit étaler aux yeux de la population ébahie, dans une marche triomphale.

Ozelis, dans l'Arabie Heureuse, était l'entrepôt des denrées provenant de l'Égypte, de l'Arabie et de l'Inde, tant que la navigation des Égyptiens dans ce dernier pays ne fut qu'un timide cabotage.

Le pilote Hippalos fut le premier qui, de la rade d'Ozelis, osa gagner la haute mer et tenter le passage dans l'Inde. Il par-

tit avec la mousson, qui favorisa sa course, et qui reçut depuis le nom de l'intrépide navigateur. Ce voyage eut les plus heureuses conséquences pour le commerce d'Égypte. On évita dès lors l'Arabie dont on n'avait osé se passer jusque là. On fonda, dans l'île Dioscoride, une colonie dont il restait encore des traces au sixième siècle. Ces heureux commencements ne durèrent pas longtemps. Le gouvernement tyrannique de quelques successeurs de Ptolémée Philadelphe, arrêta l'essor de cette prospérité naissante : la cruauté de Ptolémée Physcon terrifia les marchands qui, pour la plupart, s'expatrièrent. Bientôt les ports furent déserts et la route de l'Inde inconnue. Le tyran ayant reconnu sa faute, rappela les fuyards en leur accordant des priviléges. Le hasard aida à retrouver cette route : un indien, monté dans sa barque, avait été poussé, par la tempête, sur les côtes de l'Égypte ; il servit de guide à Eudoxe qui, sur l'ordre du roi Physcon, passa dans l'Inde avec de magnifiques présents pour les princes du pays. A son retour, le roi lui enleva la riche cargaison en épices et pierres fines qu'il avait amenée de l'Inde. Après la mort de Physcon, Cléopâtre envoya de nouveau Eudoxe dans l'Inde, avec une expédition plus considérable : il ne fut de retour que sous le règne de son fils.

On voit que sous la domination des Ptolémées, le commerce de l'Égypte avec l'Inde était entravé par diverses circonstances, et on comprend que les notions géographiques de ce pays ne purent prendre un accroissement très rapide. Les indications qu'Eratosthène, qui appartient à cette époque, donne dans sa mappemonde, il les tenait, pour la plupart, des compagnons d'Alexandre. Les choses changèrent de face sous Auguste. Nous avons vu que Pompée avait trouvé la route de l'Inde par l'Asie centrale ; à son retour à Rome, le vainqueur de Mithridate éveilla le goût du luxe chez les Romains. Il avait apporté avec lui les vases myrrhins ; les Romains s'éprirent tellement de la richesse de ces vases et de la beauté

de leurs formes, qu'ils les achetaient à des prix énormes [1]. Auguste garda l'Égypte pour lui ; les sénateurs et chevaliers romains ne pouvaient s'y rendre qu'avec sa permission expresse. Est-ce dans des intentions égoïstes? avait-il d'autres vues? Nous n'avons pas à examiner ici ces questions : il suffit de constater que cette mesure eut le plus heureux effet pour le bien-être de l'Égypte, et, en particulier, pour sa prospérité commerciale. Dès lors aussi Alexandrie prend l'essor. Sur cette époque d'Auguste, nous trouvons dans Strabon un document que nous croyons devoir communiquer à nos lecteurs : « Le principal avantage que présente la ville d'Alexandrie, c'est d'être le seul lieu de toute l'Égypte placé favorablement aussi bien pour le commerce de mer, à cause de la bonté de son port que pour le commerce intérieur, le Nil y transportant facilement toutes les marchandises, et les rassemblant en ce lieu, devenu le plus grand marché de la terre habitable. » Voilà ce qu'on peut dire sur les avantages de la ville. Quant à l'Égypte, Cicéron parle dans un de ses discours (que nous n'avons plus),) des revenus qu'Aulète, père de Cléopâtre, en tirait chaque année, et les fait monter à 12,500 talents. Or, si les revenus, sous un prince qui administrait si mal son royaume, s'élevaient si haut, que doivent-ils être maintenant que le pays est administré avec tant de soin que le commerce de l'Inde et de la Troglodytique a pris tant d'accroissement! car on ne comptait pas autrefois vingt vaisseaux qui osassent s'avancer dans le golfe Arabique, au point de s'élever au delà des passes du détroit, tandis qu'à présent des flottes considérables s'expédient jusque

[1] C'est au triomphe de Pompée, vainqueur de Mithridate, qu'on vit paraître à Rome les premiers vases myrrhins. Ils furent accueillis avec une admiration mêlée d'une sorte de respect. Pompée en consacra six dans le temple de Jupiter Capitolin. On ignore quelle en était la matière : il est bien entendu qu'ils n'étaient point de myrrhe. D'après Jules Scaliger, ils étaient de porcelaine, et venaient de l'Inde. Il en coûta à Pétrone pour acquérir un bassin, *trullum myrrhinum*, 300 talents, plus de 700 mille francs. Néron en dépensa autant pour un vase à deux anses de la même matière. (*Note du Traducteur.*)

dans l'Inde et aux extrémités de l'Éthiopie, d'où les marchandises les plus précieuses sont transportées en Égypte, et de là sont envoyées dans les autres pays ; en sorte qu'on en tire doubles droits, ceux d'entrée et ceux de sortie, proportionnés à la valeur des marchandises. Il s'y joint encore le monopole, Alexandrie étant le principal dépôt de ces marchandises.

Nous voyons, par le témoignage d'un contemporain digne de foi, que le commerce maritime de l'Égypte prit une grande extension sous Auguste. Ce prince, habile et prudent, comprit que les Arabes, excellents marins, également familiarisés avec les périls de la mer et avec les affaires commerciales, seraient, pour Rome, des rivaux redoutables. Il envoya Aclius Gallus contre les Arabes, à la tête d'une forte armée qu'une flotte suivait le long des côtes ; mais cette expédition n'eut pas de succès, quoique selon Strabon, les Arabes ne fussent pas même bons soldats sur terre et à plus forte raison sur mer. Après quinze jours de marche, Gallus fit halte à Leuke-Kome (village blanc), où il passa l'été et l'hiver. Leuke était une grande place de commerce dans le pays des Nabatéens, peuple riche et industrieux; ce qui ne les empêcha pas d'exercer pendant quelque temps la piraterie. Montés sur des radeaux, ils donnaient la chasse aux embarcations venant d'Alexandrie. Une flotte les chassa des îles du golfe Elanitique où ils avaient établi leur repaire. De Leuke, les marchandises étaient conduites à Petra capitale de Nabatéens ; de Petra, elles allaient à Rhinocolura, ville phénicienne aux confins de l'Égypte, et de là, elles étaient versées sur les marchés de diverses autres nations.. Les caravanes des Minéens, des Gerrhéens et autres peuplades arabes, transportaient des chargements d'épiceries en Palestine.

Les Arabes opposèrent une résistance victorieuse aux Romains et maintinrent leur position. Si Auguste avait pu s'emparer du commerce d'Arabie, il eût fait une magnifique

acquisition. Le commerce des épices, dont Rome seule consommait une quantité énorme, et qui étaient en usage dans le monde entier, lui aurait procuré des sommes considérables comme droits d'entrée. La contrée de Saba est surnommée la bienheureuse; elle produit la myrrhe, l'encens, la cannelle [1], du baume sur les côtes, de plus, des palmiers odoriférants, de l'acore, de la casse et du larimnon, herbe qui donne le plus délicieux de tous les parfums. Les Sabéens trafiquaient de ces précieuses denrées, ainsi que des productions de l'Éthiopie, par la voie de terre, avec la Syrie et la Mésopotamie. Pour la navigation d'Éthiopie, on se servait de barques faites avec des peaux. Les épiceries se trouvaient chez eux en si grande abondance, qu'on les brûlait comme du bois de chauffage. Par ce commerce, les habitants de Saba et de Gerrha avaient amassé des richesses fabuleuses : ils possédaient des vases d'or et d'argent en quantité incroyable; dans les maisons des particuliers, les portes, les murs et les plafonds étaient incrustés d'or, d'argent et de pierreries. De pareils trésors devaient enflammer la cupidité des Romains qui trouvaient leur plus grande puissance dans la possession d'un luxe insensé.

Malgré l'échec qu'Auguste avait essuyé dans l'expédition tentée contre les Arabes, le commerce avec l'Inde n'en était pas moins florissant : selon toute apparence, il ne se faisait que par la mer. Sur le trajet et sur le pays, les Romains n'en apprirent pas plus qu'ils n'en savaient par Eratosthène, qui avait puisé ses informations dans les rapports des compagnons d'Alexandre. Auguste avait enjoint aux marchands d'Alexandrie de conduire leurs cargaisons à Putéoli en Italie; de ce point, on les expédiait plus loin. Toutefois, les anciennes traditions d'Hippalos étant perdues, la naviga-

[1] L'auteur est ici en contradiction avec lui-même; plus haut il est dit : « C'est là sans doute ce qui a trompé les géographes grecs, qui énumèrent le cinamomum parmi les productions de l'Arabie, où on ne le trouve pas plus qu'en Afrique. » (*Note du Traducteur.*)

tion de l'Inde était redevenue un simple cabotage le long des côtes arabiques. Il faut encore citer ici Strabon : « De l'Arabie et de l'Inde, les marchandises sont transportées à Myos-Hormos ; puis on les amène, par la voie de terre, à dos de chameaux, à Coptos dans la Thébaïde, située sur un canal du Nil, et de Coptos par le Nil, à Alexandrie. » Il a été déjà dit plus haut que ce géographe rapporte que, de son temps, Coptos et Myos-Hormos étaient plus fréquentées que Bérénice, ville située sur un golfe qui n'était point abrité contre le vent ; le fond de la mer y était d'ailleurs coupé d'écueils, ce qui avait fait donner à Bérénice le nom d'*impure*. La position de Myos-Hormos était excellente ; le port avait une entrée oblique, et auprès se trouvaient trois îlots boisés. On a lieu d'être surpris que, du temps de Pline l'Ancien, il soit question de nouveau du port de Bérénice.

Pline l'Ancien donne des détails très précis sur le voyage de l'Inde ; il ajoute que, pendant longtemps, on ne s'y rendait qu'en suivant la côte, jusqu'à ce qu'enfin la cupidité des marchands fût parvenue à abréger la route. L'Égypte faisait alors un commerce régulier avec l'Inde et y envoyait tous les ans des navires. La flotte marchande de l'Inde fut pourvue d'archers pour la protéger contre les pirates. Pline dit expressément qu'il est convaincu qu'on lira avec intérêt l'itinéraire du voyage de l'Inde, parce que c'était *le premier* qui eût été publié jusque alors. D'Alexandrie on descendait le Nil jusqu'à Coptos; on avait douze jours de navigation avec les vents étésiens; de Coptos, les marchandises étaient portées, à dos de chameaux, jusqu'à Bérénice; il fallait également, pour cela, douze jours. Le long de la route on trouvait des lieux de repos où il y avait de l'eau, pour y rester le jour. A cause des chaleurs, on ne voyageait que la nuit. On s'embarquait à Bérénice au milieu de l'été, avant ou tout au moins avec le lever du Sirius, par cnséquent vers la fin de juin. Après trente jours de traversée, on arrivait à Ozelis ou à Cane sur la côte de l'Arabie qui produisait la myrrhe.

Il y avait un troisième port, Mouza, avec la ville de Saphar ou Savé, où abordaient les marchands qui voulaient prendre en chargement des épices d'Arabie; ceux qui se rendaient directement dans l'Indostan ne descendaient pas dans ce port. En d'autres temps, et selon toute apparence, antérieurement à cette époque, on relâchait aux îles Fortunées et à l'île de Dioscoride pour y prendre des vivres. Du vivant de Pline, les marins préféraient d'aller directement d'Ozelis dans l'Inde. Avec le vent Hippalos (la mousson), il ne fallait que quarante jours pour arriver à Mouziris; on l'évitait d'ordinaire, parce que l'on y était exposé aux attaques des pirates du voisinage, et que le marché de Mouziris n'était pas très suivi. D'ailleurs, les navires étaient obligés de jeter l'ancre à distance de la côte, et il fallait transporter les marchandises dans de petites embarcations. A cette époque, Kelebrotha régnait à Mouziris. Un port bien plus commode se trouvait à Baraca ou Barygaza, dans le pays des Nécanides; leur roi s'appelait Pandion; sa résidence, Modousa, était située dans l'intérieur des terres. Des barques indiennes transportaient le poivre de Cottonora à Baraca. Aussitôt que les navires égyptiens avaient pris leur chargement de marchandises de l'Inde, ils remettaient à la voile au mois de décembre, et la même année ils étaient de retour en Égypte. Le Vulturnus, ou vent du sud-est les conduisait jusqu'aux côtes de ce pays, puis ils remontaient la mer Rouge.

C'est, comme nous l'avons dit, à Pline l'Ancien que nous devons ces détails curieux; jusque là, il paraît que l'itinéraire du voyage de l'Inde avait été tenu secret par les marins; le hasard avait procuré les renseignements que nous a conservés ce savant et laborieux écrivain. Annius Plocamus, fermier du fisc impérial sur la mer Rouge, dans une course sur le golfe Arabique, avait été poussé par la tempête en pleine mer, et avait enfin abordé à Taprobane, l'île de Ceylan, comme on sait. Il y obtint des informations

sur le commerce de l'Inde avec les Sères, peuple qui demeurait par delà les montagnes, et qui avait les cheveux roux et les yeux bleus. C'est à la suite de son arrivée que les habitants de Taprobane envoyèrent une députation à l'empereur Claude. A aucune autre époque, depuis Alexandre, la géographie de l'Inde n'avait pris un tel accroissement. Combien les informations de Strabon sont bornées auprès de celles de Pline ! Il ne paraît pas que les entreprises antérieures des cités grecques de la mer Noire, par la route centrale de l'Asie, aient été généralement connues. Combien le Périple est riche en notions de tout genre, surtout si on le compare à Strabon et même au savant naturaliste romain ! Que de renseignements il nous fournit sur les productions et le commerce de l'Inde, Strabon ne connaît que confusément le pays qui produit la cannelle, et il ne connaît les étoffes en soie et en coton, ainsi que le roseau qui produit le miel sans l'aide des abeilles, que par la relation de Néarque.

Depuis que les Égyptiens eurent des liaisons régulières avec l'Inde, il paraît qu'on se servait de préférence, pour s'y rendre, de la voie maritime qui était la plus commode ; il paraît en outre qu'on publia un grand nombre de relations de ce voyage. Marin de Tyr et Ptolémée ont mis à profit des ouvrages de ce genre, pour la rédaction de leurs écrits géographiques. Le premier eut entre autres à son usage des descriptions de courses maritimes par Diogène, Théophile, Alexandre de Macédoine et Dioskyre, et de voyages dans l'intérieur de l'Afrique par Septime Flaccus et Jules Maternus. L'influence que les relations actives entre l'Inde, l'Arabie et l'Éthiopie, avaient sur le perfectionnement des sciences, est constatée entre autres par le passage de Diodore de Samos, où il est question des constellations sur lesquelles les marins se dirigeaient dans leurs courses. Il dit : « Dans ces régions apparaissent des astres que chez nous l'on ne connaît pas même de nom. » La même observation fut faite par Colomb dans son premier voyage

sur l'Atlantique; la mer, l'air, le ciel étoilé présentèrent un caractère tout nouveau. On voit que ces courses lointaines enrichissaient les sciences naturelles et l'astronomie. Ptolémée, dans les corrections qu'il fit à la géographie de Marin, sur les rapports les plus récents des marchands, ainsi qu'il nous l'apprend luï-même, nous fait voir que les relations commerciales avec l'Inde, non seulement ne furent point interrompues, mais qu'on cherchait constamment à les pousser plus avant. Nous savons que Marin [1] écrivit en partie sa géographie d'après les renseignements qu'il avait obtenus d'un certain Titianus ou Maës, de Macédoine, fils d'un négociant. Il avait envoyé quelques uns de ses commis dans le pays de Sères pour affaires commerciales, comme cela s'entend de reste. Ils arrivèrent à Sérae, la capitale du pays, par la voie de terre, en passant l'Euphrate. Entre la tour de pierre dont nous avons parlé, et cette ville, ils furent fréquemment assaillis par des bourrasques qui les forcèrent de s'arrêter en route. Cette pérégrination, entreprise uniquement dans des vues de commerce, n'en avança pas moins la géographie de l'Asie orientale; elle fit connaître la position du pays des Sères, des Sines ou Chinois et de Kattigara. On sut dès lors que les Sères habitaient au nord des Sines. En général, l'activité industrielle des peuples avait

[1] M. Lelewel (Rech. t. III, p. 130) regarde comme des compilations la géographie de Ptolémée et celle de Marin. Gosselin a remarqué que les côtes occidentales de l'Afrique sont, sur les cartes de Ptolémée, répétées jusqu'à trois fois. De pareilles répétitions sont trop fréquentes, selon le savant Polonais, qui en donne quelques exemples dans la Libye, dans l'Asie et dans presque toutes les contrées un peu éloignées des limites de l'empire. Les répétitions sont beaucoup plus fréquentes dans la géographie de Marin; on voit que sa compilation a été faite sans critique et sans discernement, et qu'elle est remplie de fautes et d'erreurs, fondées sur la diversité des milles et des stades, et sur la confusion des déterminations, faites à différentes époques, des longitudes et des latitudes. En général, dit M. Lelewel, la compilation de Marin de Tyr, est un nœud gordien qu'il est quelquefois impossible de délier. *J. Huot.* (*Note du Traducteur.*)

pris alors un développement extraordinaire qui a échappé à la plupart des écrivains, parce que l'on n'a pas tenu compte des rares documents qui nous sont parvenus sur cette époque. C'est ainsi que l'île d'Hibernia (l'Irlande) fut parcourue par des marchands dans toute son étendue. Il est vrai qu'on leur reprochait d'exagérer à dessein l'importance de leurs voyages, de grossir les distances, et de fausser leurs rapports par esprit de jactance et de menterie vaniteuse.

La chute de l'empire romain dut modifier complètement les rapports commerciaux et la situation des îles marchandes. Byzance tomba et ne reprit de l'importance que lorsque l'empereur Constantin l'eut élevée au rang de ville impériale. La prospérité renaissante de Byzance causa un grand préjudice à Alexandrie. Depuis longtemps les révolutions survenues en Asie, surtout l'établissement de la dynastie des Sassanides dans la Perse (218 avant l'ère chrétienne), avaient rendu la position de cette ville très critique. Avant que Byzance se fût relevée, Alexandrie était l'entrepôt général pour le commerce de l'Inde, et les marchands étaient obligés de s'y approvisionner en denrées indiennes. Enfin les Perses fondèrent une colonie en Arabie à l'entrée du golfe Persique, dans la première moitié du troisième siècle. De plus, les Arabes continuaient à naviguer dans l'Inde avec leurs misérables embarcations faites de lattes et de planches liées ensemble avec des cordes et recouvertes de peaux. Les Byzantins, eux aussi, avaient organisé une navigation dans l'Inde. Leurs navires partaient d'Aïla, située dans un enfoncement du golfe Arabique et relâchaient à Boulike, sur la côte de l'Arabie pour y prendre des vivres. Ils se rendaient à Taprobane, à cette époque, le principal marché des produits de l'Inde. Cette île (Ceylan), avait des liaisons très actives avec le continent. La grande tempête d'hommes qui jeta les Alains, les Goths, les Vandales, etc., sur l'Europe et les poussa jusque dans le nord de l'Afrique, renversa la puissance romaine et fit surgir de nouveaux royaumes. La mi-

gration des peuples survenue dans le troisième et le quatrième siècle, étendit ses ravages jusque dans les contrées les plus reculées : les relations commerciales y changèrent complètement de face. Ne perdons pas de vue non plus la division de l'empire romain en empire d'orient et empire d'occident ; ce fait capital et la migration des peuples forment le commencement d'une ère nouvelle dans l'histoire de la civilisation. La puissance romaine ne tarda pas à s'écrouler à l'occident. Le Bas-Empire fut en butte aux agressions incessantes des hordes barbares. Toutefois, il se soutint ; à chaque invasion nouvelle, il rachetait son indépendance par des rançons énormes. Le commerce avait accumulé à Byzance d'immenses trésors, et les pertes les plus sensibles étaient bientôt réparées. C'était surtout la splendeur de Byzance qui attirait les regards avides de l'ennemi ; c'était contre cette grande et fastueuse capitale qu'étaient dirigées leurs attaques. Sans le funeste ascendant de ces théologiens querelleurs qui paralysaient le mouvement des esprits et comprimaient la liberté intellectuelle par la ruse et la violence, Byzance aurait joué un rôle brillant dans l'histoire de l'humanité. La prospérité du commerce même eut à souffrir des suites de ces stériles et misérables discussions. En effet, quand les Nestoriens eurent été expulsés de l'empire par leurs implacables adversaires, ils allèrent chercher un asile en Asie et se répandirent dans l'Inde. Par suite de cette émigration, le commerce de la Perse obtint un grand avantage sur celui de Byzance. Dans l'île de Ceylan ou Sélédiba, ils faisaient le trafic des chevaux, et voisins des Sères, ils s'emparèrent de celui de la soie. Les marchands de Byzance se virent alors forcés d'acheter la soie aux Perses, au risque de se voir dévalisés dans le pays par des brigands, comme cela eut lieu au commencement du règne de Varananes, fils de Jézdedscherd. Le commerce des soies resta entre les mains des Perses. Ils établirent en outre un entrepôt dans la fertile province de Dubios, pour les marchandises

que les Indiens, les Byzantins et les Ibériens apportaient au marché, et en retirèrent de gros bénéfices. Les Byzantins étaient constamment en perte : outre les marchandises qu'ils donnaient en échange, ils payaient de fortes sommes en retour des produits de la Sérique qu'ils venaient acheter en Perse. Les Arabes leur causaient également de grands préjudices. Byzance défendit à ses marchands de fournir du fer, du bois de charpente, des armes et des munitions de guerre à ces redoutables concurrents, dans le but de les empêcher de perfectionner leur marine, ces matériaux ne se trouvant pas dans leur pays. On ne pouvait guère se faire illusion sur le peu d'efficacité de cette mesure. Le commerce ne se soumet point à la violence ; il a sa raison d'être et se développe librement suivant des lois immuables.

Quand on comprit qu'on ne pouvait réussir par la force, on eut recours aux ruses de la politique. L'empereur Justinien s'adressa aux Homérites, dans l'Arabie Heureuse; il leur proposa de se joindre à ses armées pour faire la guerre aux Perses, et leur enlever le commerce de la soie; pour prix du secours qu'ils lui prêteraient, l'empereur s'engageait à ne se fournir de ce produit que chez eux, en cas de réussite. La guerre n'eut pas lieu. Toutefois les Homérites allèrent dans l'Inde, pour y acheter de la soie, qu'ils comptaient vendre avec profit aux Byzantins; la spéculation échoua, les marchands perses ayant accaparé tout ce qui se trouvait en magasin. L'empereur dut se résigner ; les circonstances étaient plus fortes que lui ; mais s'il fut vaincu par leur ascendant fatal, Justinien eut au moins la consolation de rendre au commerce et à l'industrie, un de ces éclatants services dont les exemples ne se rencontrent qu'à de longs intervalles dans l'histoire. Deux moines, venus de l'Inde, apportèrent à Byzance des œufs de vers à soie, renfermés dans une boîte et importèrent l'industrie séricole en Grèce ; elle réussit, et les premières manufactures de soieries en Europe, furent établies à Byzance, à Thèbes, à Athènes et à Corinthe. Voilà

les faibles commencements d'une des branches les plus importantes de commerce et d'industrie en Europe.

Jusqu'ici nous avons vu le trafic avec l'Inde et l'Orient en général, subir bien des variations : nous avons pu nous convaincre que ce sont les précieuses productions de ces riches contrées qui formaient à peu près seules le levier du commerce ; on tirait de l'Inde les épices ; le jus de la canne à sucre, les pierres précieuses et les étoffes de coton. La Chine fournissait les soieries, et plus tard, les vases myrrhins, devenus un objet de luxe à Rome, où tout se corrompait, jusqu'aux jouissances artistiques, qui n'étaient qu'une débauche de plus. Pour chercher les pelleteries fines, on pénétrait dans le pays des Sères, à travers tous les obstacles que présentaient les voyages dans les montagnes inhospitalières de la Haute-Arabie. Pour compléter ce que nous avons à dire sur le commerce de l'Inde et les diverses routes qu'il a tenues, il nous reste à ajouter quelques détails.

Dans leurs courses victorieuses, les Arabes avaient conquis la Syrie, la Palestine et l'Égypte ; comme précédemment, dans les temps anciens, ils avaient pénétré de nouveau dans l'ouest et dans le midi de l'Afrique, et se trouvaient maîtres du commerce de l'Inde par le golfe Persique et le golfe Arabique. Pour appuyer le mouvement commercial par la Mésopotamie vers la côte de Syrie, le calife Omar avait fondé la ville de Bassorah[1] sur l'Euphrate, non loin du golfe Persique. Sans doute cette route n'était pas nouvelle, mais elle prit une plus grande importance, parce que les villes d'Italie fréquentèrent dès lors ces parages. Nous avons vu plus haut que l'Église avait défendu de fournir des armes et des provisions de guerre aux infidèles, et en général d'avoir quelque accointance avec eux. Cette mesure aurait suffi pour anéantir la prospérité naissante des villes italiennes, si l'esprit commercial, qui commençait dès lors à montrer plus d'activité et plus de ressources, n'avait trouvé moyen d'éluder la diffi-

[1] El-Basrah, fondée en 636 de notre ère. (*Note du Traducteur.*)

culté. Gênes et Venise s'étaient disputé l'empire de la mer Noire; les deux cités s'étaient frayé la route de l'Inde par la Boukharie, et Gênes, favorisée à Byzance par d'heureuses conjonctures, avait fini par l'emporter sur sa rivale. Maintenant, un nouveau débouché s'offrait aux Vénitiens.

Depuis la seconde moitié du XIIIe siècle, deux nations s'étaient partagé la Syrie. Au sud-ouest, les Mamelouks en avaient conquis une grande partie ainsi que la Terre-Sainte; les Mongols, venus du nord-est, s'étaient emparés du reste. Pendant que Gênes courait les chances d'une lutte douteuse contre Venise, et avant que la victoire ne lui fût restée définitivement, cette république avait ouvert des négociations avec les Mongols. Gênes vit arriver dans ses murs les députés du Khan de Tauris (Tébris), dans l'Aserbeidjan, à la pointe méridionale de la mer Caspienne. Sur ces entrefaites, les Génois ayant triomphé de leurs rivaux, renoncèrent à leurs projets. Venise se les appropria et se fraya une route commerciale par la Syrie Mongole. Quant à la défense du Pape, elle fut éludée sous prétexte que la Perse, l'Arménie, la Syrie septentrionale et Bagdad n'étaient point au pouvoir des infidèles; mais que ces pays étaient gouvernés par un prince mongol. Tauris avait acquis une grande importance : les marchandises de l'Inde arrivaient par mer jusqu'au détroit d'Ormus, d'où elles allaient, par la voie de terre, ou bien par le golfe Persique en remontant le Tigre, à Bagdad; de là, les caravanes les transportaient à Tauris, marché célèbre pendant le XIIIe et le XIVe siècle. Les entreprises commerciales des Vénitiens s'étendaient jusqu'à ce dernier point et même jusqu'à Bagdad. Ils transportaient les denrées de l'Orient par l'Arménie-Mineure aux côtes de la Méditerannée, où Ajazzo, l'ancienne Issus, nommée plus tard Giazza ou Glasa, à l'extrémité nord-est de cette mer, était leur principal entrepôt. Les Génois qui, dans leur jalousie avide, s'obstinaient à suivre en tout lieu leurs infatigables rivaux, ne tardèrent pas à tirer les denrées de l'Inde par la même

voie. Toutefois, le long détour qu'il fallait prendre, en augmentait tellement le prix, que les profits étaient singulièrement réduits. Les cubèbes, les muscades, les clous de girofle, en un mot, les épiceries qui ne pèsent point, furent les seules dont on continuait à se fournir par la voie de Bagdad et de Tauris. Quant aux denrées encombrantes, telles que le poivre, la cannelle, le gingembre, on se les procurait par contrebande en Égypte, où elles arrivaient par mer. Le Caire, Damiette et Alexandrie en étaient les principaux entrepôts. Bientôt cette voie de terre changea encore de direction. Quand la ville d'Antioche, dans l'Asie-Mineure, cessa d'être au pouvoir des chrétiens, le cours des marchandises venant de Bagdad, y aboutit : d'Antioche, elles étaient versées sur les marchés aux côtes de la Libye. Plusieurs villes des côtes sud et sud-ouest, ne tardèrent pas à faire le trafic de ces denrées, entre autres Candelorum, le Side des anciens, dans la Pamphylie orientale, et à l'ouest de Candelorum, Attalia (Satalie ou Sectalia). C'est là que les marchands italiens échangeaient les marchandises qu'ils exportaient secrètement de l'Europe, contre les produits de l'Orient.

Nous ne suivrons pas la marche du commerce plus loin dans cette direction ; il nous suffit d'avoir exposé le cours des denrées de l'Inde jusqu'aux points où de nouveaux marchés leurs furent ouverts en Égypte et dans l'Asie-Mineure, comme on vient de le voir. Toutefois, nous croyons devoir joindre à cet exposé quelques considérations sur les métaux monnayés, comme mesures de valeur. L'énorme quantité d'or entassée dans l'Inde, apparaît, dès les premiers temps, comme un objet d'admiration et de luxe. Dans les plus anciens documents écrits des Hindous, il est question de chars en or, de harnais du même métal pour chevaux et d'éléphants. Les peuples de l'Inde, soumis au roi de Perse, étaient les seuls qui payassent leur tribut annuel en or; il était de six cents talents: on ne sait si ce métal était en barres ou monnayé, les Perses n'ayant pas connu l'usage des métaux mon-

nayés, avant le règne de Darius, au commencement du v° siècle avant Jésus-Christ. L'or et l'argent qui étaient versés dans le trésor royal, étaient fondus en lingots. Dans les lois de Menou, on trouve des dispositions très précises sur le taux de l'argent, d'où l'on peut inférer que les Hindous en firent usage dès les temps les plus reculés. Des écrits très anciens parlent de changeurs. En outre, il y est expressément question d'objets perdus et restitués contre une récompense pécuniaire. D'ailleurs, sur les marchés de l'Inde, se rencontraient tant de nations diverses, dont les transactions ne pouvaient s'opérer par voie d'échange, qu'il dut y avoir dès les premiers temps de vraies *ventes*, pour lesquelles l'or et l'argent, comme signes de valeur, étaient indispensables. Dans la relation du marchand grec, que nous avons eu souvent occasion de citer, il est question de *Kalteis*, pièces d'or de l'Inde, qu'on changeait avec avantage contre les monnaies d'or ou d'argent des Grecs et des Romains.

On savait, dès l'antiquité, que l'Inde tirait ses richesses des contrées du nord : Hérodote parle d'un peuple habitant une région septentrionale dans le voisinage de la ville de Kaspatyros et du pays de Pactyica, et s'occupant spécialement de l'exploitation des mines d'or. Cette région est située aux confins orientaux de la grande Bactriane, où le Taurus se bifurque et projette les deux chaînes de montagnes qui enserrent la petite Bactriane et les steppes de Cobi. Les cours d'eau qui descendent de ces montagnes, charrient de l'or. Il est inutile de faire remarquer ce qu'il y a d'absurde dans le récit d'Hérodote, qui rapporte que dans ce désert il y a des fourmis grosses comme des renards, qui trouvent l'or en fouillant la terre. Le trop crédule historien savait en outre que ce précieux métal se trouvait en grande quantité dans le nord; mais il ignorait par quel moyen on se le procurait. C'est le pays fabuleux des Griffons et des Arimaspes. Evidemment il y a ici des indications vagues et obscures des mines d'or des monts Altaï en Sibérie, ou des monts Ourals,

où, dans les temps modernes, on a trouvé des traces d'une exploitation très ancienne. On a lieu de présumer que la Bactriane avait une aussi grande part à ces mines d'or qu'au commerce de l'Inde ; car on dit, en parlant de Ninus qui fonda la trop fameuse Ninive, qu'il possédait les trésors de la Bactriane, pays riche en or et en argent.

Les trésors de l'Inde durent s'accroître d'une manière prodigieuse : non seulement il lui venait de l'or des contrées septentrionales, mais de plus, il était importé par le commerce avec l'étranger. Nous voyons dans le Ramajan que la ville d'Ujadhya était peuplée de marchands et d'artistes de toute espèce ; l'or et les pierres précieuses s'y trouvaient en profusion ; les habitants portaient des vêtements de grand prix, des colliers et des bracelets magnifiques. Nous n'avons point de renseignements précis sur la quantité d'or importée chaque année dans l'Inde. Toutefois, on est fondé à croire que, pendant la durée incalculable de son commerce, ce pays a dû amasser d'immenses richesses, le bilan étant toujours en sa faveur. Ce fut surtout le négoce avec Alexandrie qu'y faisait affluer de fortes sommes, les Égyptiens lui achetant beaucoup plus qu'ils ne vendaient. Toutefois, nous le répétons, nous n'avons aucune donnée certaine à cet égard ; et nous devons nous borner à des présomptions basées sur l'appréciation des rapports de l'Inde avec le reste du monde.

Nous connaissons les relations des Arabes avec l'Inde et l'Éthiopie. C'était un peuple marchand très ancien, qui non seulement réalisait de gros bénéfices sur la vente des produits de son pays, mais qui de plus tenait des entrepôts de denrées de l'Inde, qu'il revendait aux Phéniciens. Cela résulte du rapport de Hérodote, auquel les rusés marchands phéniciens donnèrent des notions sur la manière de récolter la cannelle dans l'Arabie. Or, on sait que l'Arabie ne produit pas de cannelle. Hérodote nous décrit également les curieux procédés que les Arabes employaient pour récol-

ter l'encens, la casse et le lédanon ou ladanon. Évidemment ils avaient trompé le candide historien dans un but d'intérêt mercantile; car il a, du reste, des notes assez exactes sur l'Arabie. Ainsi, il y connaît les deux espèces de brebis, l'une à queue longue, l'autre à queue aplatie, etc.

Les renseignements sur l'Arabie ne paraissent pas avoir été beaucoup plus exacts du temps de Strabon, car ce géographe, lui aussi, rapporte qu'outre l'encens et la myrrhe, l'Arabie Heureuse produit de la casse, de la cannelle et du nard, et qu'on y fait du vin de palmier. Nous savons que c'est une importation de l'Inde. La pointe sud-ouest de la presqu'île qui faisait partie de l'Arabie Heureuse, était habitée par les Minéens, auxquels les Sabéens confinaient vers le sud. Leurs voisins, les Cattabanes s'étendaient jusqu'à l'extrémité du pays. A l'est, on trouvait les Chatramotites (dans le pays d'Hadramut). Les Nabatéens, ainsi que les Sabéens, confinaient vers le nord avec la Syrie, et par conséquent leur pays s'avançait au delà de celui des Minéens. Ce vaste territoire produisait les épiceries d'Arabie. D'Ailana, ville située dans la baie orientale du golfe arabique, les marchands arrivaient, par terre, en soixante-dix jours à Minée, capitale des Minéens, et visitaient également les Sabéens qui avaient besoin de quarante journées de marche pour se rendre à Chatramotites, où ils prenaient l'encens et la myrrhe. Patra, la ville des Nabatéens était, à cause du voisinage de la Palestine, l'entrepôt où les Minéens, les habitants de Gerrha et les autres nations arabes, apportaient leurs cargaisons d'épices destinées au commerce avec la Phénicie et la Palestine. Les Sabéens faisaient le trajet en Ethiopie dans des canots en peaux d'animaux. Le nom du golfe de Saba (aujourd'hui Massowah ou Massouah) nous autorise à croire que le commerce des Sabéens s'étendait jusqu'à la côte des Troglodytes en Égypte. Tel était le commerce intérieur de l'Arabie.

Les marchands qui revenaient avec leurs provisions et

traversaient les montagnes qui séparent l'Arabie de la Syrie, y étaient ordinairement pillés par les peuples qui habitaient ces gorges profondes, avant que les Romains ne les eussent domptés par la force des armes. Sur la côte de l'Arabie, qui baigne le golfe Persique, était située la ville de Gerrha qui faisait un commerce lucratif des produits de l'Arabie, qu'elle transportait par terre à Pétra, et sur des radeaux, par l'Euphrate, à Babylone. Les peuplades de l'Arabie s'enrichissaient par ce négoce, parce que, en retour de leurs marchandises, elles ne prenaient que de l'or ou de l'argent, et qu'elles dépensaient peu à l'étranger ; ce qui leur donne une physionomie particulière vis à vis des autres nations.

Nous nous sommes occupé précédemment de la navigation des Égyptiens et de leurs liaisons avec l'Inde ; il nous reste à examiner la vie politique, sociale et intellectuelle de cette nation triste et sombre, mais industrieuse et méditative, évitant avec une vigilance soupçonneuse, tout contact avec le dehors. Nous avons vu par quelle suite d'événements elle fut mise en rapport, malgré cette aversion, avec les Grecs [1], le seul peuple qu'elle eût laissé aborder à ses côtes. Si le Prophète a dit : « Il y aura un chemin qui conduira d'Égypte en Assyrie, etc., » ces paroles ne peuvent s'appliquer qu'à la domination des rois assyriens ; ces insatiables conquérants ont bien pu s'emparer du sol de l'Egypte, mais les mœurs des habitants leur opposèrent une résistance invincible. Plus tard, les rois de Perse ne réussirent pas davantage à les anéantir ou à les changer. Une répulsion instinctive et profonde contre tout ce qui était étranger, forma toujours l'élément caractéristique et indomptable de la nationalité égyptienne.

Dans cet isolement complet où le pays se tenait renfermé

[1] La première ville grecque qu'ait vue l'Egypte est Naucratis, célèbre par ses coupes, ses vases et ses courtisanes. Le séjour de toutes les brillantes fragilités n'a point laissé de trace. AMPÈRE, *Recherches en Égypte*.

(*Note du Traducteur.*)

dès les temps les plus anciens, la civilisation n'en prit pas moins de grands développements, favorisée, il faut croire, par la division des habitants en castes. Les prêtres possédaient, pour leur temps, de grandes connaissances astronomiques; c'est à eux que l'on doit l'invention de la chimie, selon toute apparence; ils étaient, en outre, experts dans la manipulation de l'or et de l'argent. Les auteurs grecs et romains nous apprennent peu de chose sur les arts et l'industrie des anciens Égyptiens, qu'on a pu mieux apprécier de nos jours, grâce aux investigations des savants français qui ont accompagné Napoléon dans l'expédition d'Égypte.

Dans les grottes d'*Élithyia* [1], on a trouvé des peintures en relief du plus grand intérêt. Ces tableaux représentent des occupations domestiques, des scènes champêtres, les travaux de l'agriculture, le labourage et l'ensemencement des terres, la coupe des épis avec des faucilles, la rentrée de la récolte, le battage des grains par les bœufs [2]. On voit les grains vannés et réunis en tas. Ailleurs, ce sont les vendanges et la fabrication du vin; la pêche au filet et à la ligne, la chasse aux oies sauvages. D'autres tableaux contiennent des détails sur la navigation et le commerce; on y remarque sur le plateau d'une balance, un lapin en vie, car les animaux vivants se vendaient au poids. La carnation des hommes qui figurent dans ces scènes diverses, est rouge; tout leur vêtement consiste en une seule pièce de toile blanche; leur chevelure est noire et fine, sans être courte et crépue comme celle des nègres. Les femmes sont représentées avec une

[1] La ville d'Elithyia tirait son nom d'une déesse qui y recevait un culte particulier, Lucine, nommée Elithyia par les Grecs. Les ruines de cette ville se trouvent dans la Thébaïde, près de *El-Kab*, entre Apollinopolis, aujourd'hui *Edfou*, et *Esné*, l'ancienne Latopolis. Voyez *Costaz*, Mémoire sur l'agriculture, sur plusieurs arts et usages des anciens Égyptiens, dans la *Description de l'Égypte*, t. VI, p. 97 et suiv. (*Note du Traducteur.*)

[2] Le Deutéronome fait allusion à cette manière de battre le blé, lorsqu'il dit : «*Non ligabis os bovis terentis fruges.* » (*Note du Traducteur.*)

carnation jaune comme l'ocre; elles sont vêtues d'une tunique blanche.

Dans les peintures qui décorent les tombeaux des rois de Thèbes, on remarque deux races différentes : le peuple vainqueur a le teint plus clair; il est foncé chez les vaincus et prisonniers. Le premier écrivain qui donne des détails sur l'aspect physique des Égyptiens, Hérodote qui a visité le pays, rapporte qu'ils ont la peau noire et les cheveux crépus. Des informations postérieures nous apprennent que la plupart des habitants étaient basanés. De tout ceci, il faut conclure que l'Égypte était habitée par deux races différentes. La carnation rouge ou sanguine, caractérisait la race dominante à laquelle appartenaient les rois, les prêtres et les guerriers. Le reste de la population comprenait les noirs qui, par la forme du nez et du visage entier, ne rappelaient nullement la physionomie caractéristique du nègre. D'où venait cette race blanche? Les données nous manquent pour résoudre cette question; elle n'était ni d'origine arabe ni d'origine européenne. La race dominante en Égypte, serait-elle originaire de l'Inde? La division des Égyptiens par castes, division que nous avons déjà remarquée dans ce dernier pays, n'établirait que de faibles présomptions en faveur de cette hypothèse.

Quoi qu'il en soit, il y avait sept castes en Égypte [1]. Au premier rang étaient les prêtres et les guerriers; venaient ensuite les artisans, les bateliers ou pêcheurs, les pasteurs et les laboureurs. Durant la dernière période des Pharaons, il s'en établit une nouvelle, celle des interprètes; c'étaient les descendants des enfants indigènes, dont Psamméticus avait confié l'éducation aux Grecs qui s'étaient établis dans le pays. A partir de cette époque, l'Égypte est inondée de marchands grecs, et avec l'antipa-

[1] Cette division en castes était une organisation de l'enfance de la société, fondée par la nature et rendue permanente par la politique. (*Note du Trad.*)

thie que nous connaissons aux Égyptiens pour tout ce qui venait de l'étranger, on comprend qu'ils durent avoir un profond mépris pour cette dernière caste.

Le sol du royaume était divisé en préfectures ou nômes. Cette division, qui remontait aux temps lesplus reculés, subsista sous les Ptolémées et pendant la domination romaine ; du reste, le nombre et les limites de ces districts subirent, dans le cours des siècles, de nombreuses variations. L'origine des nômes était toute religieuse; chaque nôme était une théocratie, car il se formait autour d'un temple où une divinité recevait un culte particulier. C'est ainsi que les villes s'élevaient autour d'un sanctuaire, et voilà pourquoi elles portent deux noms : Thèbes s'appelait la ville d'Ammon; Héliopolis, la ville de Rhé, etc. ; mais par la suite cette division perdit beaucoup de sa signification primitive. Selon toute apparence, ces théocraties se formèrent vers le temps où les nomades, qui habitaient la vallée du Nil et la Basse-Égypte, commencèrent à s'assujettir à une existence plus sédentaire et à se civiliser. Ce fut de 2000 à 1800 avant Jésus-Christ; à l'époque où Thèbes et Memphis étaient déjà fameuses. Abraham trouva un royaume établi dans la Basse-Égypte : deux cents ans après, du temps de Joseph, vers 1800 avant notre ère, ce royaume comprenait la Basse-Égypte et l'Égypte centrale. L'agriculture florissait et les habitants pouvaient avoir des communications avec les étrangers, puisque Jacob envoya ses fils en Égypte pour y acheter du blé.

Un des plus curieux événements de l'histoire de l'Egypte, c'est l'invasion des Hycsôs[1]. Ces peuples pasteurs péné-

[1] Quelques auteurs ont cru voir dans ces conquérants nomades, des Arabes; d'autres, des Phéniciens. Il faut renoncer à toutes ces hypothèses, aujourd'hui que Champollion a retrouvé les caractères physionomiques des Scythes, dans les figures qui, sur les monuments, représentent les Hycsôs vaincus et esclaves.

Pendant la domination des Hycsôs, les Pharaons de la dix septième dynas-

trèrent dans le royaume par l'isthme de Suez, et s'avancèrent jusqu'à Memphis, dont ils s'emparèrent. Dans leur stupide fureur, ces hordes barbares saccageaient les villes et les temples : leurs ravages ébranlèrent la puissance des prêtres sans la détruire; car tant que ces conquérants impies souillèrent le sol du royaume, les temples restèrent fermés. Ce fut apparemment pendant le cours de ces événements que la famille de Joseph fut accueillie dans ce pays (de 1800 à 1700.)

Selon les uns, la domination des Hycsôs subsista 103 ans; selon les autres, 160 ans. Dans tous les cas, elle fut de courte durée. Après une guerre acharnée, les indigènes restèrent vainqueurs et chassèrent leurs oppresseurs. Avec la fuite des Hycsôs, commence la plus brillante période de l'histoire d'Égypte (de 1700 à 700 avant Jésus-Christ). Cette lutte est représentée dans les anciennes sculptures et peintures qui se trouvent dans les temples. On voit les conquérants, vaincus à leur tour, s'enfuir avec leurs troupeaux Alors, la Phénicie n'avait point encore son immense commerce; Tyr n'existait pas, l'Inde était sans importance, et les Grecs, à en juger par leurs traditions, vivaient à l'état de nature. C'est vers cette époque reculée que se développa en Égypte cette civilisation prodigieuse qui est restée inexplicable. Quand les Grecs à leur tour brillaient sur la scène du monde, et que leurs philosophes et leurs penseurs visitaient cette terre mystérieuse pour y étudier les sciences, l'Égypte allait déjà en déclinant. A partir de l'an 800 de notre ère, par suite des conquêtes des rois d'Éthiopie et des dissensions intestines, l'empire égyptien déchut de sa splendeur. Douze rois partagèrent entre eux ce malheureux pays. Psamméticus finit par l'emporter sur ses compétiteurs. Sa

tie, réfugiés dans la Haute-Égypte et dans la Nubie, y conservèrent, avec leur indépendance, l'ordre légal de succession et les traditions nationales.

(*Note du Traducteur.*)

dynastie se maintint sur le trône de l'an 700 à 528, où les Perses firent la conquête du royaume.

Ces indications rapides sur l'histoire et les institutions des Égyptiens, étaient nécessaires pour l'intelligence de la marche des arts et de l'industrie chez cette nation. Sous ce rapport, elle montra une grande aptitude et arriva à un haut degré de perfectionnement; ce qui s'explique par la division des castes, dont il a été question plus haut. Les artisans formaient une caste particulière, probablement la première après les prêtres et les guerriers; elle comprenait, en outre, les ouvriers, les marchands ainsi que les artistes. L'art était, comme tout le reste, soumis à des prescriptions traditionnelles. La loi attachait les fils à la profession de leurs pères : personne ne pouvait avoir plus d'une profession; chaque métier avait donc sa corporation. La caste des artisans comprenait aussi les laboureurs, qui n'étaient que les fermiers des rois ou des prêtres, et dont la condition est analogue à celle des Fellahs actuels.

Le commerce des Égyptiens resta pendant longtemps renfermé dans les limites du pays, qui fournissait suffisamment à leurs besoins. Il faut chercher la raison de cet isolement dans les conditions climatologiques et territoriales, dans les institutions et dans le caractère national. Les Égyptiens restèrent étrangers à la navigation sur mer et au trafic intermédiaire qui comblait Gerrha de richesses. La navigation sur le Nil fut active de bonne heure. Les bateliers qui y étaient employés formaient une caste particulière; leurs bâtiments, appelés *Baris*, étaient faits de papyrus, ainsi que les mâts et les cordages; il y en avait dont le tonnage était très considérable. Ces embarcations ne pouvaient remonter le fleuve à moins d'être poussées par le vent du nord; hors ce cas, on les tirait de dessus le rivage. La navigation du Nil s'augmenta beaucoup quand Sésostris eut fait creuser des canaux qui partaient de ce fleuve et se ramifiaient dans l'intérieur des terres.

L'industrie des Égyptiens, si admirable qu'elle puise être à certains égards, n'en était pas moins fort restreinte, ainsi que leur développement intellectuel [1] : elle dépendait des produits du sol et des besoins de la consommation, comme nous l'avons dit. Faute de matériaux, la marine ne pouvait se perfectionner, le batelier était obligé de s'en tenir à sa piètre barque de papyrus; toutes ces belles connaissances des prêtres, tout leur savoir en géométrie et en astronomie, restaient stériles pour la navigation et la construction des navires. La géométrie ne s'appliquait qu'à l'arpentage; les calculs astronomiques ne servaient qu'à déterminer la durée de l'année, à fixer l'époque des fêtes et à régler les travaux de l'agriculture. Les prêtres se livraient également aux conjectures astrologiques : ils exerçaient la médecine, qui, dans la croyance religieuse, se liait étroitement aux divinations mystérieuses de l'astrologie; ils étaient jurisconsultes et rendaient la justice. Les prêtres avaient le monopole des sciences; à eux seuls appartenait l'exercice des plus nobles facultés de l'homme ; l'art lui-même était de leur domaine, à l'exclusion de la partie purement mécanique. L'art était assujetti à des formes immuables et ne pouvait franchir les limites que la religion lui avait posées et qui étaient maintenues avec une vigilance inexorable. C'est ce qui explique pourquoi les productions de l'art égyptien offrent toutes le même caractère, pourquoi tous les monuments de l'architecture et de la peinture ont la même empreinte de grandeur calme et imposante. L'imagination ne pouvait s'abandonner à son essor : ses intuitions avaient aussi peu de variété que l'aspect du pays qui les lui fournissait. Les ornementations architecturales sont toutes empruntées du petit nombre de plantes indigènes, telles que le lotus, le papyrus, etc. Aussi, à toutes les époques, les créations

[1] L'origine égyptienne des mystères grecs tenait peut-être à l'opinion qu'on s'était formée de la science profonde des Egyptiens. Peut-être maintenant qu'on viot qu'ils ne savaient pas beaucoup, reconnaîtra-t-on qu'ils n'avaient pas grand chose à cache Ampère, *Rech. en Egypte*. (*Note du Traducteur.*)

de l'art durent se renfermer, avec une prudence superstitieuse, dans un cercle étroit et tracé de temps immémorial. Quant aux matériaux, d'abondantes carrières les fournissaient en quantité suffisante ; il n'y avait d'autres bois de construction que le dattier, le sycomore ; la taille des pierres, l'art du graveur, étaient également circonscrits dans une sphère restreinte qu'ils ne pouvaient franchir. Il nous est parvenu des camées qui, pour la finesse du travail, peuvent rivaliser avec ce que les Grecs nous ont laissé de plus parfait en ce genre. La peinture, à son tour, était arrêtée par les préjugés religieux ; le dessin est en général faible et peu correct ; le coloris, qui a résisté à l'action de tant de siècles, se réduit, du reste, à des teintes crues et plates.

Si des arts nous passons à l'industrie, c'est naturellement l'économie agricole qui se présente en première ligne. Nous trouvons des paysans ou cultivateurs, des pasteurs et des nomades; chacune de ces classes avait sa physionomie caractéristique. Les nomades étaient en horreur au reste des Égyptiens, ainsi qu'il est dit dans la Genèse. Ils habitaient les montagnes, dont ils descendaient poussant devant eux d'innombrables troupeaux. A l'époque de l'année où le Nil est rentré dans son lit, les plaines se couvraient de verdure et offraient d'abondants pâturages. Le profond mépris qu'on avait pour les nomades, s'explique facilement : ils étaient d'une race étrangère. La position des pasteurs à demeure fixe, était toute différente. Il y avait des bouviers en grand nombre ; et l'on doit en inférer que l'éducation du bétail était florissante. Les porchers formaient une caste séparée, qui était méprisée et impure, quoique de race indigène, et à laquelle l'entrée des temples était interdite. L'état d'abjection où ils vivaient, tenait sans doute aux opinions religieuses, le porc étant regardé comme immonde. Néanmoins, à certaine fête de l'année, dans chaque maison, on immolait un porc à Osiris : de plus, après l'ensemencement des champs, on faisait fouler par des troupes de

pourceaux les terres ramollies par les eaux du Nil, pour enfoncer les grains dans le sol.

Hérodote rapporte que les Égyptiens vivaient en commun avec les animaux domestiques, et il relève ce fait comme une particularité dans leurs usages. La viande formait la base de l'alimentation habituelle. On se nourrissait aussi de poisson qui se pêchait en abondance dans le Nil. Le pain se faisait avec la farine de l'épeautre (kyllestis). On regardait comme infâmes ceux qui se nourrissaient de froment ou d'orge. Par une bizarrerie qu'on ne peut guère s'expliquer, la pâte était pétrie avec les pieds. On avait de la bière qui était préparée, comme la nôtre, avec l'orge fermentée. Le sol produisait peu de vin; l'usage n'en était permis qu'aux prêtres et aux guerriers, ou dans les fêtes et les grands repas. Quant à la volaille, les cailles, les canards, etc., se mangeaient crus ou se conservaient par la salaison. Dans les festins, les Égyptiens avaient un singulier moyen de s'exciter à la joie; après le repas, on portait, autour de la salle, un cercueil avec une figure sculptée en bois, qui représentait un mort. On le montrait successivement à tous les convives, et on leur disait : « Jetez les yeux sur cet homme : vous lui ressemblerez après votre mort; buvez donc maintenant et vous divertissez. »

Hérodote remarque certains usages particuliers chez les Égyptiens qui demeuraient dans la partie marécageuse du pays. Lors des inondations, ils coupaient les lis ou lotos qui croissaient dans l'eau; ils les séchaient au soleil et en prenaient les graines, qui ressemblent à celles du pavot et se trouvent au centre de la fleur; après avoir pilé ces graines, ils en faisaient du pain et le cuisaient au feu. On mangeait aussi la racine de cette plante qui est d'un goût agréable et doux, et qui a la forme d'une pomme. Les Égyptiens qui habitaient les marais, avaient une espèce d'huile exprimée du fruit du sillikyprion qui s'appelait kiki dans le pays : ils semaient cette plante sur le bord des étangs et des différentes branches du fleuve où elle réussissait. L'huile du sillikyprion

avait une odeur forte et désagréable. D'après Hérodote, elle n'était pas moins bonne pour la lampe que l'huile d'olive [1].

L'éducation du bétail était sous l'influence de préjugés résultant des doctrines religieuses; influence qu'il nous est impossible aujourd'hui d'apprécier dans toute son étendue. Certes, ce n'est pas sans raison que la vache était sacrée, tandis que l'on immolait le taureau, pourvu qu'il fût *monde*. Dans tel nôme, on immolait les chèvres, et l'on épargnait les moutons; dans tel autre, on ne sacrifiait que des moutons. Il est évident que cette distinction se rapportait aux particularités du sol. L'élève des chevaux était également fort active; on ne les employait qu'au trait. Dans aucune sculpture ni peinture, on n'a retrouvé la figure d'un cavalier. Le cheval était un article de commerce avec l'étranger. On sait que c'est en Égypte que le roi Salomon acheta les chevaux pour sa nombreuse cavalerie. Le chameau était une importation du dehors.

Les terres étant légères en Égypte, on avait des instruments de labour d'une grande simplicité. La charrue n'avait pas de roue, elle était traînée par des chevaux ou par le paysan lui-même; le soc s'enfonçait facilement dans le sol ramoll par les eaux du Nil. On semait l'épeautre, le seigle et l'orge, on cultivait le lin. Ces cultures sont anciennes, et de beaucoup antérieures à la fuite des Israélites, comme cela est prouvé par le texte de l'Écriture (Voyez le II[e] livre de la Genèse). Le cotonnier réussissait dans la Haute-Égypte, du côté de la Nubie. Nous n'avons pas de données précises sur le rapport de la consommation du lin avec celle du coton. Dès les temps les plus reculés, ces substances servaient aux besoins de la population égyptienne; c'est ce qui résulte de divers passages de l'Écriture. Nous savons seulement par

[1] L'auteur que nous traduisons ajoute que l'huile du sillikyprion servait également à la nourriture des habitants. Hérodote ne dit rien, ce nous semble, qui puisse justifier cette assertion. (*Note du Traducteur.*)

Hérodote, que les prêtres ne portaient qu'une robe de lin et des souliers de byblos.

Parmi les autres détails qu'il rapporte au sujet des mœurs et usages du peuple qui nous occupe, nous remarquons ce qu'il dit au sujet de la manière dont on se saluait : lorsque deux personnes se rencontraient dans la rue, elles se faisaient une grande révérence en baissant les mains jusqu'aux genoux. Leurs habits étaient de lin, garnis de franges autour des jambes; ils les appelaient kalasiris; par dessus ils se couvraient d'un manteau de laine blanche; mais ils ne le portaient point dans le temple, et ils n'étaient point ensevelis avec ce vêtement. D'après cela, il paraîtrait que les Égyptiens ne s'habillaient que de lin, et que les étoffes de coton (byssos) n'étaient employés qu'à envelopper les momies et servaient à quelques autres usages. Selon le témoignage d'Hérodote, c'étaient des hommes qui faisaient la toile ; elle jouissait d'une grande réputation, et paraît avoir été répandue par le commerce du dehors, surtout par les Grecs. La toile fabriquée dans la Colchide, pays voisin du Caucase, et habité par un peuple ancien qui passait pour descendre des Égyptiens, ressemblait à celle d'Égypte; elle était connue tous le nom de toile de Sardes. On voit une figure très exacte du métier à tisser des Égyptiens, dans divers bas-reliefs historiques, notamment dans ceux que l'on trouve dans les tombeaux de Beni-Hassan, qui ont été décrits par M. de Minutoli. Nous savons, par Hérodote, que les Égyptiens poussaient la trame en bas, contrairement aux usages des autres nations qui la poussaient en haut. Le même historien donne une description détaillée de la magnifique cotte d'armes dont Amasis, roi d'Égypte, avait fait présent aux Spartiates. Elle était en lin, avec des figures mêlées au tissu et des ornements en or et en coton. Ce qu'il y avait de plus merveilleux, c'étaient les fils des tissus; quoique de grosseur ordinaire, ils se composaient de trois cent soixante fils que l'on pouvait aisément distinguer. Dès le temps de

Joseph, les riches vêtements se donnaient en présents. Dans les bas-reliefs des grottes sépulcrales, surtout dans les tombeaux des rois, où les couleurs ont conservé toute leur fraîcheur et tout leur éclat, on trouve des étoffes si délicatement travaillées et si transparentes, que les corps paraissent à travers le tissu.

Quant aux couleurs et à la teinturerie, tout ce que nous en savons, c'est que les Égyptiens avaient le blanc, le jaune, le rouge, le vert et le noir, qu'ils appliquaient sans aucun mélange, peut-être parce qu'ils regardaient tout mélange comme impur. Dans les peintures historiques, dont quelques unes ont deux mille et même trois mille années d'existence, les couleurs ont gardé toute la vivacité, toute la richesse des teintes. Nous ignorons d'où les Égyptiens tiraient les matières colorantes; peut-être se les procuraient-ils chez les Tyriens, qui avaient un établissement à Memphis. Toutes les fois que l'industrie égyptienne est affranchie du contrôle des prêtres et de la tyrannie de l'usage, nous la voyons produire de merveilleuses choses. Les ustensiles de bronze dans les bas-reliefs, sont d'un travail si achevé, d'une si parfaite élégance dans leur étonnante diversité, qu'ils n'ont aucun parallèle à redouter. Les lits de repos, les chaises, les corbeilles, et parmi les instruments de musique, les harpes peuvent encore être proposés aujourd'hui, comme des modèles de goût. De même, les chars égyptiens se faisaient remarquer par la beauté des formes et des proportions. L'Écriture nous apprend que le roi Salomon payait un char égyptien six cents pièces d'argent. Les chariots de guerre étaient d'usage dès les plus anciens du temps.

La poterie se trouvait dans les conditions les plus heureuses. Elle était favorisée surtout par les excellents matériaux que fournissait le pays. Ses productions ne le cèdent point aux ouvrages de bronze par la beauté et la variété des formes. La ville de Coptos, sur le Nil, entrepôt dont nous avons déjà parlé, paraît avoir été le siége principal de cette in-

dustrie, dont on a retrouvé quelques vestiges de nos jours à Kuft.

Les institutions des Égyptiens que nous venons d'esquisser, formaient naturellement la base du trafic intérieur et des relations avec l'étranger. Dans cette double direction, le commerce devait montrer beaucoup d'activité avec toutes les restrictions qui lui étaient imposées par les mœurs et par les dispositions de la loi. C'est ainsi qu'elle prescrivait certaines formes dans le but d'assurer des sommes prêtées, et réprimait l'usure. Le créancier ne pouvait s'en prendre qu'à la fortune de son débiteur, dont la personne restait insolvable. La loi prévoyait et punissait les cas où il y aurait fabrication de fausses monnaies, falsification des poids et mesures, des sceaux et des documents judiciaires. Toutes ces précautions démontrent qu'il y avait un grand mouvement d'affaires, des collisions fréquentes d'intérêts. Ce qui a été dit au sujet de l'isolement de cette nation et de son aversion pour les autres peuples, ne doit donc pas se prendre dans un sens absolu, ni s'appliquer à toutes les époques. Du reste, le germe de ces perfectionnements industriels ne se trouve point dans les communications plus ou moins fréquentes avec l'étranger, mais dans la division par caste, comme nous l'avons déjà fait remarquer.

La chimie, c'est à dire l'art de traiter l'or et l'argent, qu'on appelle aussi la science égyptienne ou la science noire, s'enveloppait encore des voiles du mystère au temps de Dioclétien. Cet empereur publia un édit assez singulier, par lequel il était défendu d'employer les procédés chimiques. Son but était de ruiner l'Egypte que la science noire enrichissait et rendait assez puissante pour tenir tête aux Romains. Nous savons que dès les siècles les plus reculés, l'orfèvrerie était pratiquée par les Egyptiens. Joseph reçut une chaîne d'or, comme témoignage de la faveur royale. D'ordinaire, ces chaînes étaient la marque distinctive de la ma-

gistrature ; on les portait autour du cou ; une médaille y était attachée et servait de sceau judiciaire.

Dans ce merveilleux et bizarre pays, tout à la fois si avancé et si arriéré, où après tout, l'intelligence était esclave de la matière, où la chimie devint une science formidable qui faisait trembler un empereur romain, on doit naturellement se demander d'abord, d'où venait tout cet or ; et, en second lieu, s'il était employé comme signe de valeur. Nous savons que c'est des montagnes de la Nubie que l'Egypte tirait ses richesses métalliques. Agatharchide a visité ces mines sous le règne du quatrième Ptolémée ; il nous apprend qu'elles se trouvaient aux monts Allaki ; que l'exploitation en remonte à une époque fort ancienne, mais qu'elle fut interrompue lors des conquêtes des Ethiopiens et sous la domination des Mèdes et des Perses. Les Arabes, qui connurent les mines d'Allaki plus tard, en fixent la position à quinze journées de marche du Nil. Assouam, la ville la plus proche, en est éloignée de quarante milles.

Quant au système monétaire, tout ce que nous en savons, c'est que de bonne heure le métal monnayé était employé comme moyen de transaction ; l'Écriture nous apprend que Joseph fit remettre l'argent dans les sacs de ses frères ; en outre, il donna trois cents deniers à Benjamin, etc.

LES BABYLONIENS, LES MÈDES, LES PERSES.

La Babylonie s'étendait à partir du golfe persique, entre les bassins du Tigre et de l'Euphrate, jusqu'au point où la plus courte distance sépare les deux fleuves. Au delà, vers le nord, le pays prend le nom de Mésopotamie; et tout à l'entour de la Babylonie, nous voyons, dans diverses directions, la Sérique, l'Inde, l'Arabie, l'Égypte et l'Asie-Mineure, pays riches en produits naturels et ouvrés; et dont les habitants étaient plus ou moins avancés dans la carrière du perfec-

tionnement moral. A cette position avantageuse se joignait une circonstance décisive; c'est que la voie maritime des Indes aboutit au pays, où l'Euphrate, après avoir reçu le Tigre, débouche dans la mer. En remontant ces deux puissants fleuves vers le nord-ouest et le sud-est, par le Kourdistan et la Mésopotamie, la route continuait vers le Pont-Euxin et la Méditerranée. Là, le commerce se trouvait, comme on sait, aux mains des Phéniciens qui étaient maîtres de la navigation du couchant jusque par delà les Colonnes d'Hercule. Par terre Babylone entretenait ses communications à l'aide de caravanes.

Voilà, certes, une position excellente pour de grandes exploitations commerciales; par malheur la nature du sol n'y répondait guère; il récompensait les travaux du laboureur par des moissons d'une abondance fabuleuse, mais il ne fournissait pas de bois de construction. Ce n'est qu'à force d'art et de travail qu'on parvint à dompter les deux grands fleuves du pays et à les rendre utiles. Le bassin de l'Euphrate s'élève considérablement au dessus du niveau du Tigre, qui, par contre, roule des ondes plus rapides entre des rives plus roides et plus exhaussées; c'est ce qui fait que ce dernier fleuve ne déborde jamais, tandis que chaque année, à la fonte des neiges sur les montagnes de l'Arménie, l'Euphrate s'épanche en larges nappes sur ses rivages. Contenir les inondations dans les limites nécessaires, sans toutefois priver un terrain sec, calciné par le soleil, des eaux fécondantes du fleuve, tel est le problème dont la solution fut comme le centre commun où convergèrent tout le travail, tous les efforts intellectuels des habitants. On construisit des canaux et des levées, en mettant à profit les lacs et les marais dans le voisinage de l'Euphrate. Ces canaux reliaient les deux fleuves entre eux ou coupaient une partie des terres; l'eau se répandait sur les campagnes à force de bras ou moyennant des machines hydrauliques. Le labour entraînait, comme on voit, des fatigues immenses; mais, en revanche,

la terre ne se montrait point ingrate; elle rendait deux cents et même trois cents fois autant qu'elle avait reçu. C'est ce que rapporte Hérodote qui avait visité le pays : « Les feuilles du froment et de l'orge ont bien quatre doigts de large. Quoique je n'ignore point quelle hauteur y atteignent les tiges du millet et du sésame [1], je préfère n'en rien dire; ceux qui n'ont pas été dans la Babylonie ne me croiraient pas. » Par contre, le pays n'a ni figuiers, ni vignes, ni oliviers; il est couvort de palmiers et la plupart portent des fruits. On les mange ou on en fait du vin et du miel. Les Babyloniens ne se servaient que de l'huile qu'ils exprimaient du sésame.

Parmi le grand nombre de canaux qui coupaient le pays depuis un temps immémorial, on en remarque deux au nord : du Tigre ils se prolongeaient dans les terres et s'y divisaient en une infinité de ramifications ; mais le plus vaste, le plus magnifique de tous, était le canal royal, au midi, faisant communiquer ensemble le Tigre et l'Euphrate. Par le moyen de canaux creusés au dessus de Babylone, ce fleuve devint tellement tortueux, que ceux qui le descendaient pour se rendre à Babylone, rencontraient le bourg d'Arderrica trois ois en trois jours. Une œuvre tout aussi colossale c'était le lac que l'on avait creusé auprès de l'Euphrate, dans lequel il débouchait par des écluses ; il avait quatre cent vingt stades de tour et était encaissé dans de fortes maçonneries. Avec la terre qu'on en tira, on exhaussa les bords. Ces gigantesques constructions avaient pour but de ralentir le cours du fleuve et de briser sa fougue, en lui opposant un grand nombre de sinuosités.

C'est sur ce terrain que se développa un immense com-

[1] Le sésame, la jugeoline ou jugioline, plante à feuilles rouges et à fleurs vertes, qui vient de graine. Sa tige ressemble à celle du millet, qu'elle surpasse en hauteur. La graine est renfermée dans de petites capsules, comme celle de pavot; on en tire une huile visqueuse, etc. (*Note du Traducteur.*)

merce, qui fit de Babylone un des principaux marchés du monde connu à cette époque. L'origine de ces vastes relations se perd dans la nuit des temps qui nous cachent les commencements de Babylone et des Chaldéens. Babylone fut fondée par Nemrod, le fort chasseur devant le Seigneur. Ces peuples y construisirent une grande tour, qui était un temple. Babylone passe pour avoir été la plus ancienne ville de la terre. On prétend qu'elle fut bâtie deux cents ans après le déluge : voilà à quoi se bornent nos renseignements. Ce fut Sémiramis qui fit construire les ouvrages dont nous venons de parler : on devait aussi à cette reine célèbre deux forts ou châteaux qui se trouvaient à Babylone et un pont de pierre sur l'Euphrate. Les bourgs qu'elle fonda le long des deux fleuves devinrent des entrepôts pour les denrées venant de la Médie et de la Perse : ils ne tardèrent pas à s'élever au rang de villes manufacturières. L'établissement de ces entrepôts nous fait voir que, de très bonne heure, la Babylonie était, comme dit le prophète Ézéchiel, le pays où le commerce fleurit et où s'éleva la grande cité au trafic immense. A quinze milles allemands au dessous de Babylone, nous trouvons Borsippa sur l'Euphrate, où subsistèrent longtemps d'excellentes manufactures de lin et de coton. Au dessus de Bagdad, à une petite distance sur le Tigre, s'élevait Opis, aux confins de la Babylonie : c'était l'entrepôt pour les denrées de l'Inde et de l'Arabie que les Gerrhéens y transportaient par le golfe persique ; de là, elles allaient par terre vers le nord et vers l'ouest. Quoique les notions sur ces deux villes soient d'une date plus récente, nul doute que leur existence ne remonte fort loin.

Quant à l'histoire de cette terre tout aussi remarquable, tout aussi mystérieuse que l'Égypte, elle n'offre qu'incertitude et ténèbres avec de rares intervalles lumineux. Qu'était-ce que ces anciens Babyloniens, qui débutèrent par une des plus colossales constructions dont la mémoire soit parvenue jusqu'à nous ? Ils appartenaient à la souche araméique ; ils

eurent de bonne heure des demeures fixes et quelque civilisation : c'est là tout ce que nous apprennent les plus anciens documents. Puis les Chaldéens s'emparèrent de la Babylone, 700 ans avant J.-C., et avec cette conquête commencèrent es temps historiques. Bientôt apparaît le terrible Nabuchodonosor (Nébuçadnézar); à sa voix, des édifices gigantesques, des jardins féeriques viennent étonner la cité des merveilles. Elle avait trois milles géographiques du sud au nord, et deux milles de l'est à l'ouest, de chaque côté de l'Euphrate; étendue qui dépasse toute croyance. Cyrus ne put s'emparer de la cité géante qu'en détournant l'Euphrate. Les extrémités de la ville étaient déjà au pouvoir de l'ennemi, que ceux qui demeuraient dans la partie centrale, n'en avaient aucune connaissance, tant la ville était grande, Il est vrai que les habitants, qui célébraient une fête, n'étaient occupés que de danses et de festins.

Babylone était coupée de longues rues aboutissant chacune à une porte d'airain pratiquée dans le mur d'enceinte. Les maisons étaient de trois et de quatre étages ; le premier mur, dit Hérodote, entoure la ville comme d'une cuirasse : en deçà, il y en a un second, qui n'est pas moins fort, mais plus étroit. Le centre de chacun de ces deux quartiers est occupé par un édifice remarquable. L'un est le palais du roi, d'une vaste enceinte et bien fortifié ; l'autre est un lieu consacré à Bélus (Bel), avec des portes d'airain. On le voit encore de mon temps : c'est un carré régulier ayant deux stades en tous sens. Au milieu du sanctuaire s'élevait une tour, en pierres massives, qui avait un stade tant en longueur qu'en largeur. Sur cette tour on en avait construit une autre, et sur celle-ci une troisième, et ainsi de suite : on en compte jusqu'à huit. Au dehors sont pratiqués des degrés qui vont en tournant et par lesquels on monte à chaque tour. Au milieu des escaliers se trouvent des siéges pour ceux qui montent. Dans la dernière tour est un temple (une chapelle) avec un grand lit bien garni et auprès une table en or. On n'y voit point de statues.

Personne n'y passe la nuit à moins que ce ne soit une femme du pays, dont le dieu a fait choix.

Il y a un autre temple en bas, avec une grande statue d'or qui représente Bélus assis. Près de cette statue, on voit une grande table en or, un siége et un marche-pied du même métal : le tout valant 800 talents d'or.

Au dehors de cette chapelle on voit un autel d'or, et en outre, un second autel très grand, sur lequel on immole des victimes d'un âge fait ; sur l'autel d'or, il n'est permis d'immoler que des animaux encore à la mamelle. Les Chaldéens brûlent aussi sur le grand autel, tous les ans à la fête de Bélus, mille talents pesant d'encens. Il y avait encore en ce temps là, dans l'enceinte sacrée, une statue d'or massif, de douze coudées de haut. »

Voilà des choses qui tiennent du prodige, des choses qui frappent d'étonnement et de stupeur et auxquelles on aurait de la peine à croire, sans l'autorité du grand nom d'Hérodote. Ici, comme en Égypte, comme dans l'Inde, l'architecture aspire sans cesse au colossal : l'exécution est subordonnée aux ressources du pays. La pierre manquait aussi bien que le bois de charpente. Pour y suppléer, à mesure que l'on creusait les fossés, on convertissait la terre en briques ; pour liaison, on se servait de bitume et de roseaux entrelacés. La petite rivière de l'Is, qui débouchait dans l'Euphrate à huit journées de marche au dessus de Bagdad, fournissait le bitume.

Jusqu'à la conquête de Babylone par Cyrus, la grande ville se maintint puissante et resplendissante au milieu du pays monotone qui l'entourait. Les Perses l'écrasèrent sous le poids de leur domination. Le roi, la cour, l'armée entière vivaient quatre mois de l'année aux frais de cette seule province, tandis que le reste de l'empire n'avait à supporter cette énorme dépense que pendant les huit autres mois. Dans la satrapie de Babylone, la première de l'empire des Perses,

on élevait les chevaux de guerre ; il y avait de plus un haras de huit cents étalons et de seize mille juments.

Avec ces immenses richesses ce malheureux pays pouvait fournir aux plus extravagantes exigences ; mais à la fin il se lassa de la cruauté insensée de ses despotes. Babylone se révolta, et souleva un moment le poids de ses chaînes; mais retomba de nouveau sous la main impitoyable du tyran (Darius, fils d'Hystape). Pour la seconde fois la grande cité, ou florissait le commerce, voyait sa prospérité anéantie. Les Perses avaient détruit sa marine ; cependant malgré le coup qui l'avait frappée, Babylone put encore envoyer un fort contingent à l'armée persane qui marchait contre les Grecs. Xercès avait fait enlever les trésors du temple de Bélus (Baal), qui était tombé en ruines, et Alexandre le Grand dut renoncer à son projet d'en faire enlever les décombres. Une nouvelle ère de grandeur et de prospérité semblait s'ouvrir pour la ville déchue, quand le vainqueur de Darius parut aux bords de l'Euphrate : il se proposait de faire de Babylone la capitale de son empire et le siége du commerce du monde : il voulait y faire creuser un port, etc. ; mais la destinée en avait décidé autrement. La mort frappa le conquérant au milieu de ses triomphes : la ruine de Babylone s'acheva : avec ses débris furent bâties Séleucie, Ctésiphon, etc., et ainsi s'accomplirent les énergiques paroles du prophète : « Les bêtes sauvages des déserts y auront leurs repaires et leurs maisons seront remplies de fouines; les chats-huants y habiteront et les chouettes y sauteront, etc. » Déchue de sa grandeur, la reine du monde couvre de ses décombres une plaine de plusieurs lieues. Au milieu s'élève une ruine, dont le sommet voit les nuages se déchirer aux angles de ses murs, tandis qu'à ses pieds demeurent les tigres et les lions, qui se retirent lentement aux cris des voyageurs. Ce monceau de colonnes, de chapitaux brisés, de murs de briques à moitié écroulés, est appelé Birs Nemrod par les Arabes : ce sont les restes du grand temple de Bélus ; deux mille ans ont passé sur

cette masse indestructible. Des huit tours dont parle Hérodote, il n'en reste plus que trois à l'orient ; cette ruine merveilleuse offre l'aspect d'une colline dessinée en ovale, avec des substructions de deux mille pieds de circuit : sa hauteur est de deux cents pieds ; elles supportent une tour de trente pieds. A en juger par les dimensions de ce qui reste, on peut admettre que plus de la moitié de cet ouvrage gigantesque s'est écroulée. Nul doute que nous ne soyons en présence de la tour fameuse que les descendants de Noah voulaient élever jusqu'au ciel. C'était un temple consacré au culte des astres, un observatoire placé sous la protection des dieux : on sait que Babylone passe pour le berceau de l'astronomie. Qui n'entendit parler de ses mages, de ses devins et de ses astrologues ? Quelques unes de leurs notions étaient d'une exactitude qui étonne : ainsi ils connaissaient la distance de la terre à la lune, le cercle qu'elle décrit dans sa révolution autour de la terre. En somme la science astronomique des Chaldéens a été trop vantée ; ils ne savaient point calculer les éclipses : selon eux la terre était creuse, et ressemblait, pour la forme, à un œuf coupé par le milieu. Au rapport d'Hérodote, l'horloge, la clepsydre et la division du jour en douze heures seraient d'invention chaldéenne.

Babylone, le grand bazar des denrées de l'Inde, la ville des arts et des prodiges d'architecture, était aussi la ville du luxe et de la débauche. Les femmes n'y vivaient point dans la retraite, dans l'isolement chaste et austère, comme c'est l'usage en Orient : elles prenaient part aux banquets ; elles vidaient sans retenue la coupe du festin et dans l'ivresse du vin s'abandonnaient sans pudeur à l'élan des passions libidineuses. Toutefois, il faut le dire, la corruption ne se montra avec une énergie aussi impudente qu'à partir de la domination des Perses, après la prise de leur ville et quand ils eurent perdu tous leurs biens. Dès lors, les filles du peuple commencèrent à se prostituer pour donner du pain à leur famille. Le triste et honteux métier de bayadère était resté

inconnu jusque là dans l'opulente capitale, où du reste la vertu des femmes n'avait jamais été très rigide, comme il a été dit plus haut. C'est là sans doute un terrible exemple des ravages qu'un gouvernement violent et spoliateur peut faire dans une nation : toutefois l'usage et les doctrines religieuses eurent une large part à cette corruption des mœurs babyloniennes. Il faut en chercher la première origine dans le culte de Mélitta ou Mylitta [1], divinité qui répond à la Vénus des Grecs. Ce culte né de l'immense concours des étrangers, avait tout d'abord empoisonné les cœurs en profanant les mystères de l'amour par la vénalité. Toute femme née dans le pays était tenue de se rendre, une fois dans sa vie, au temple de la déesse pour s'y livrer à un étranger.

C'est à cette infâme coutume que fait allusion le prophète quand, dans son langage énergiquement pittoresque, il dit que de sa couche impudique, Babylone la courtisane sera précipitée dans l'esclavage. Le ciel fut trouvé fidèle en sa menace : Babylone finit par succomber : la loi religieuse et le despotisme hâtèrent sa ruine. Un fait digne de remarque, c'est qu'ici, de même que dans les états modernes où la volonté aveugle et inexorable du maître comprime les forces vitales du peuple, l'extrême misère se trouve tout à côté d'une opulence monstrueuse. Hérodote nous apprend que, dans cette Babylone qui, pendant quatre mois de l'année, nourrissait le grand roi ainsi que toute sa cour et toute son armée, et qui était plus riche à elle seule que le tiers de l'Asie, il y avait trois tribus qui ne vivaient que de poissons séchés au soleil, dont ils faisaient de la bouillie ou du pain.

Une loi des Babyloniens, la plus sage de toutes, selon Hérodote, voulait que dans chaque localité, une fois tous les ans,

[1] *Mylitta* ou *Milidath*, terme chadaïque : Scaliger l'interprète par *Genitrix*, qui est une épithète de Vénus. Son temple s'appelait *Sucoth* ou *Benoth* ; c'est àdire le temple des filles. LARCHER. (*Note du Traducteur.*)

les filles nubiles fussent vendues par un crieur public. Les riches, par des enchères passionnées, faisaient hausser le prix des belles, et le produit de la vente de ces dernières fournissait une dot aux laides, qui ne trouvaient que des maris pauvres; on ne pouvait ainsi choisir une épouse à son gré [1].

D'après une coutume qui nous semble assez bizarre, les malades étaient transportés sur la place publique : Babylone ne possédait pas de médecins, ce qu'on a de la peine à s'expliquer. Comment l'art de guérir pouvait-il être inconnu chez une nation si avancée sous d'autres rapports? chacun devait s'approcher du patient et lui indiquer un remède, s'il en connaissait un par sa propre expérience. Il était défendu de passer auprès des malades sans s'enquérir de leur mal.

Le luxe des Babyloniens répondait à leurs immenses richesses : ils vivaient dans des orgies, au milieu des parfums et des fleurs, des chants et du bruit des instruments, et ils se chargeaient de vêtements somptueux uniquement par mollesse et par une ardeur effrénée de dépense; en effet il n'en avaient que faire sous un ciel toujours pur et toujours brûlant : « D'abord, dit Hérodote, ils mettent une tunique de lin, qui leur descend jusqu'aux pieds, et par dessus ils portent une tunique de laine, et puis enfin, ils se couvrent encore d'un petit manteau blanc. La chaussure est faite selon la mode du pays et ressemble aux souliers béotiens. Ils portent les cheveux longs, se couvrent la tête d'une

[1] Dans Hérodote : « Il n'était point permis à un père de choisir un gendre. » Ainsi que le remarque Bellanger, la coutume d'acheter la femme qu'on voulait épouser se pratiquait chez les Grecs, chez les Troyens et même chez les Dieux. Agamemnon offre de donner une de ses filles *pour rien* à Achille. Vulcain, ayant surpris Vénus avec Mars, l'enveloppa avec son amant dans ses filets et ne voulut point les remettre en liberté que Jupiter ne lui eût rendu tout ce qu'il avait donné pour l'obtenir de lui. L'usage dont parle Hérodote ne subsistait plus de son temps, ainsi qu'il nous l'apprend lui-même.

(*Note du Traducteur.*)

mitre, et se frottent tout le corps d'essences. Ils ont chacun un cachet et un bâton surmonté d'un ouvrage de sculpture, qui représente une pomme, une rose, un lis, un aigle, etc.; personne ne porte de canne sans quelque emblème. »

Les souliers béotiens étaient un objet de luxe. Par mitre, il faut entendre le turban qui est encore en usage dans ces contrées. Strabon nous apprend que de son temps les Babyloniens avaient coutume de se frotter d'huile de sésame. Les cannes venaient de Tylos, une des îles Baharein: elles étaient faites avec du bois tacheté comme une peau de tigre et très pesant, mais très fragile. Telle est la description qu'en donne Théophraste. Avec les joncs qui croissaient dans les marais, près des rives de l'Euphrate, on tressait des nattes qui servaient de voiles.

Maintenant pour en revenir à la question fondamentale qui porte tout notre livre, quelle était la source d'où jaillissaient les richesses qui engendraient tout ce luxe? nous l'avons déjà dit, c'est le commerce qui faisait affluer ces fabuleux trésors à Babylone, et, surtout, le commerce *intermédiaire*. Babylone était un immense marché où, par la voie de terre et de mer, étaient versées les denrées de l'Inde et de l'Arabie, et de là elles s'écoulaient dans d'autres contrées. Ce qui devait puissamment accroître les profits que procurait ce trafic, c'était le débit des produits du tissage indigène, qui avaient une grande réputation. Les Babyloniens se montrèrent en tout temps fidèles à cette maxime si simple et si juste: Le bénéfice le plus clair et le plus net, est celui que nous faisons par nous-mêmes. Les villes anséatiques et l'Angleterre ont dû leur prospérité à l'application de cette maxime, qui n'est pas, comme on voit, le résultat de la politique commerciale moderne: elle est si bien et si complètement dans la nature, elle répond si bien aux instincts de l'activité humaine, qu'elle ne pouvait rester en dehors des perceptions des peuples de l'antiquité. Nulle part les tapis dont les grands et les riches aiment à décorer leurs palais en orient, ne faisaient chatoyer

d'aussi splendides couleurs que ceux de Babylone, où, dans de magnifiques étoffes, des griffons et autres animaux mythologiques, déroulaient leurs formes bizarrement monstrueuses. On en recouvrait les parquets, on les tendait sur les lits, on les étalait sur les divans ; quelquefois on en mettait jusqu'à trois les uns sur les autres. Au tombeau du grand Cyrus ; à Pasargades ; étaient déployées des couvertures de pourpre qu'avait fournies Babylone. Cette active et industrieuse cité habillait les rois : ce qui donnait à ses ouvrages une si haute valeur, c'était à la fois la finesse du tissu et l'éclat des couleurs : ils étaient prisés à l'égal des étoffes de Médie.

Nous avons vu que les Babyloniens portaient des tuniques de coton et de laine : or, comme le pays ne produisait point de matière première en quantité suffisante, il fallait nécessairement qu'elle y fût importée. Les îles de Tylos fournissaient une partie du coton pour les besoins de la fabrication ; ces deux îles étaient couvertes en tout sens d'épaisses plantations de cotonniers ; on y avait sans doute transplanté cet arbuste de l'Inde. Il est possible que les Babyloniens tiraient également du coton de la Mésopotamie ; du moins nous savons que près d'Anthémise, sur l'Euphrate, il y avait la ville de Bombyke, Mabog dans la langue du pays, c'est à dire la ville des cotonniers. Seleucus Nicator, roi de Syrie, changea ce nom en celui d'Hiérapolis, c'est à dire ville sainte. Quant au lacca et à l'indigo, ils venaient de l'Inde où ces matières colorantes étaient indigènes, comme nous l'avons dit ailleurs.

L'affluence des étrangers sur leur marché offrait aux Babyloniens l'occasion la plus favorable de se défaire de leurs produits. Quant aux routes commerciales conduisant à Babylone, nous avons indiqué précédemment celles qui partaient de l'Inde et du nord-est de l'Asie ; il nous reste à examiner les voies suivies par les marchands de l'Asie-Mineure.

Des côtes de Syrie, les caravanes se rendaient à cette capitale et à Séleucie, en traversant les steppes de la Mésopotamie, habités par des hordes de brigands nomades. En chemin, les voyageurs trouvaient des caravanserais avec des citernes. On se dirigeait d'abord droit à l'est, jusqu'à la ville d'Anthémise où l'on passait l'Euphrate ; là, on prenait au sud par le désert ; pendant trois jours on avait le fleuve sur la droite. Le vingt-cinquième jour on arrivait à Scenai, sur un canal de l'Euphrate, aux confins de la Babylonie. Du temps de Strabon, c'est à dire au commencement de l'ère chrétienne, les marchands préféraient cette route, parce que les nomades se contentaient d'une rétribution modérée, tandis que les chefs des hordes, le long de l'Euphrate, les soumettaient à des taxes exorbitantes. Dès l'antiquité nous voyons le marchand dépouillé par des exactions insatiables.

Strabon, qui nous fait connaître cette voie, remarque très judicieusement : *qu'il est difficile chez tant de gens égoïstes, d'établir un tarif avantageux au trafiquant.* Il y a donc déjà dix-huit cents ans qu'on éprouve le besoin de fixer un tarif général et équitable ! Nous n'avons pas de renseignements précis sur la connexité qui pouvait exister entre le chemin que nous venons de décrire et la navigation sur l'Euphrate. Nous sommes fondé à croire que les marchands syriens, partis de la ville d'Issus, plus tard Ajazzo, transportaient leurs denrées à dos de chameaux à Babylone ; quant aux vins d'Arménie ils arrivaient par l'Euphrate. Hérodote nous a laissé une description des procédés de navigation en usage sur le fleuve. Les bateaux des anciens Arméniens ressemblaient exactement à ceux dont on se sert aujourd'hui sur le Tigre et qu'on appelle Kilets. La carène était faite avec des saules, qu'on revêtait de peaux. Le bâtiment avait une forme ovale, sans aucune distinction de proue ni de poupe ; le fond se remplissait de paille, sur laquelle on posait les tonneaux. On en construisait de différentes dimensions ; les plus gros portaient jusqu'à cinq mille talents, 251,162 l., 7 o., 1 g.,

5 d. selon M. Larcher. On avait le singulier usage d'embarquer un âne à bord de chaque bateau; on en chargeait plusieurs sur les plus grands. Deux hommes, debout, conduisaient l'embarcation, avec un pieu (une gaffe) ; l'un tirait en dedans, l'autre en dehors. Lorsque l'on était arrivé à Babylone, on y vendait la cargaison avec les varangues et la paille; on chargeait les peaux sur les ânes et on retournait en Arménie ; le courant du fleuve étant trop rapide pour que l'on pût le remonter. Ces arrivages de vin fournissaient à l'exportation aussi bien qu'à la consommation ; on le transportait dans l'Inde, peut-être en Égypte, qui n'en produit point, où c'était la boisson habituelle du roi, des prêtres et des guerriers, et où tout le monde en buvait les jours de fête. Il y a quelque apparence que les relations entre les deux pays étaient entretenues par la colonie de Babyloniens, à Memphis, qui, au rapport de Strabon, adoraient le singe à tête de chien. Ce culte bizarre est constaté par des documents écrits et par des sculptures qui subsistent en Égypte[1] ; comme il est très ancien et très répandu dans ce pays, il faut en conclure que les rapports de la Babylonie avec l'Égypte remontaient à une haute antiquité.

L'entrepôt de l'exportation des vins paraît avoir été Comana, ville populeuse, avec un temple célèbre, consacré à la déesse Ma, où affluaient sans cesse des masses de pèlerins ; les vignobles se déroulaient tout autour de cette cité où tous se livraient aux plaisirs ignominieux de la débauche et de l'ivresse.

Il existait enfin une troisième voie, partant de l'Euphrate et aboutissant à Ephèse. Hérodote en fait mention, sans dire positivement qu'elle servît aux communications commercia-

[1] Voyez dans le Recueil de l'Académie de Berlin, 1833, p. 337, et sur le mémoire de M. Ehrenberg, qui eut occasion d'observer le singe cynocéphale, en Abyssinie.

les. Les rois de Perse l'avaient fait tracer à travers leur vaste empire ; voilà pourquoi le point de départ était à Suse, leur résidence, et non à Babylone ; on sait, au reste, que les deux villes étaient voisines l'une de l'autre. Voici la description de cette route d'après Hérodote : «On y trouve partout des maisons royales (stathmes) et les plus belles hôtelleries ; le chemin est sûr et passe dans tout son étendue par des pays très peuplés. En partant des Sardes, on a d'abord, en Lydie et en Phrygie, vingt stathmes sur un parcours de 94 1/2 parasanges. Au sortir de la Phrygie, on trouve l'Halys ; il y a des portes gardées par une forte garnison et par lesquelles il faut passer pour traverser la rivière. On arrive ensuite en Cappadoce, qu'on parcourt jusqu'aux montagnes de la Cilicie ; on a 28 stations en 104 parasanges. Sur cette frontière il faut passer par deux défilés ; puis il y a trois stathmes eu 15 1/2 parasanges, dans la Cilicie ; l'Euphrate la sépare de l'Arménie ; on le passe en bateaux. En Arménie, vous avez en 56 1/2 parasanges 15 stathmes, chacun avec des troupes. Ce pays est baigné par quatre fleuves, que l'on passe en bateaux. Le premier est le Tigre ; le second et le troisième, portent le même nom, quoique très différents (c'est à dire formant deux cours d'eau distincts), et ne venant pas du même pays ; le premier a sa source en Arménie et le second dans le pays des Matianiens. Le Gyndes, que Cyrus coupa en trois cent soixante canaux, est le dernier de ces quatre fleuves. De l'Arménie vous arrivez chez les Matianiens où vous avez quatre jours de marche, puis vous traversez la Cissie (Susiane ou Chusistan), avec 11 stathmes en 42 1/2 parasanges, jusqu'au fleuve Choaspes, qu'on traverse également en bateaux et sur lequel est située la ville de Suse. En tout il y avait de Sardes à Suse 111 stathmes. » D'Ephèse à Sardes la distance était de 540 stades (la parasange a 30 stades), et de la Méditerrannée à Suse, il y avait en tout 14,040 stades : la route était de 93 jours. Dans ces derniers temps encore, les caravanes allant de Smyrne à Ispahan

prenaient cette route; elles gagnaient Tocat, puis Erivan; mais à la dernière moitié du chemin, elles tournaient au sud et se dirigeaient sur Ispahan.

Nous devons à Strabon la connaissance d'une autre voie de terre, que suivaient les voyageurs qui se rendaient d'Éphèse dans l'Orient. Au lieu de se diriger comme l'autre, au nord, vers Sardes, elle courait vers l'est et conservait cette direction, sauf le coude qu'elle formait pour longer les montagnes de la Phrygie, et suivait la rive méridionale du Mendere, qui coule vers l'est, et ne fléchit vers le nord-est, qu'à partir de Sarai-Kiuei. Jusqu'ici on n'avait tenu aucun compte de cette voie méridionale, quoiqu'elle ne soit pas sans quelque importance dans l'histoire de la géographie, les anciens astronomes s'en étant servis pour prendre leurs mesures sur la ligne des côtes de l'Asie jusqu'à l'Inde. Nous donnons ici les renseignements que Strabon avait tirés d'un ouvrage d'Artémidore, qui vivait environ cent ans avant lui. « D'Ephèse à Carroura (aujourd'hui Sarai-Keiui) aux confins de la Carie et de la Phrygie, par Magnésie (Inekbazar), Tralles (Ghiouzel-Hissar), Nysse (Sultan-Hissar), et Antioche (au confluent du Carra-Sou, ancien Mosynos, et du Maeandre, aujourd'hui Meinder ou Mendere), il y a 740 stades; de Caroura, première ville de la Phrygie, par Laodicée (aujourd'hui Eskihissar), Apamée (Dennaire), Métropole et Philomélium, à Holmi où commencent ces montagnes, on compte 920 stades : de Holmi à Tyriacum (Canoun-Hana) où se terminent les montagnes, près de Lycaonie, par Philomélium [1], un peu plus de 500 stades. Ensuite le chemin traverse la Lycaonie, par Laodicée de la Catacecaumène, c'est à dire pays brûlé, le terrain étant volcanisé, près de l'endroit appelé aujourd'hui Ladık et conduit à Caropassus : il est de 840 stades. De Caropassus, de

[1] Dans le grec il y a Chelidonies. M. Hoffman a suivi la leçon de M. Paulmier de Grentemesnil qui substitue Philomélium à Cheldionies, on ne sait trop pourquoi. (*Note du Traducteur.*)

Lycaonie, à Garsaoura, ville de la Capadoce, sur la frontière, on compte 120 stades. De là, par Soandus et Sadacora, (aujourd'hui Injesou) à Mazaca (plus tard Césarée, aujourd'hui Kaisarieh) il y a 680 stades : de Mazaca, en allant vers l'Euphrate, jusqu'à Tomisa, par Herpha, il y a 440 stades. De ce point la route était ouverte vers l'Inde par les Pyles Caspiennes et vers la Babylonie.

Si exactement que soient indiquées les villes sur cette route, on n'en a pas fixé le tracé tout entier, surtout entre Métropole, Philomélium et Holmi. A Apamée, le chemin se bifurquait ; une branche allait au nord-est, la seconde courant droit à l'est. Les explorations des ruines qui se trouvent dans ces contrées, n'ont point complètement éclairé le fait qui est rapporté par Strabon : le premier de ces deux chemins passait par Métropole et Philomélium : celui de l'est, aboutissait à Holmi. Nous savons, par l'histoire de Tamerlan, qu'il y avait anciennement une route, conduisant directement d'Oloubourlou, l'ancienne Apollonie, à Akscher. Selon toute apparence, c'est le tracé de l'ancien chemin. Cette supposition, du reste, aura besoin d'être confirmée par les recherches des savants, faites sur les lieux. A la position de Philomélium correspond aujourd'hui celle d'Akschef, aux bord d'un lac, qui passe pour être le lac des quarante martyrs.

A sept lieues d'Akscher vers l'ouest, est Yalobatz avec les ruines d'Antioche, célèbre par la communauté chrétienne qu'y avait fondée l'apôtre saint Paul. Aujourd'hui il y a une route de Dinari à Sirgent, qui ne passe point à Oloubourlou.

Voilà les voies de terre que suivait le commerce auquel les Babyloniens prenaient une large part. Sous la domination des Perses les grandes routes royales contribuaient puissamment à accélérer les relations. Sur la route de Babylone à Suse on pouvait transporter très commodément les bagages des troupes : le chemin était de vingt jours. Nous avons mentionné plus haut les communications qui existaient probablement entre l'Égypte et la Babylonie, ainsi que le trafic

des Sabéens et des Gerrhéens qui s'étendait jusqu'en Mésopotamie. Il nous reste à jeter un coup d'œil sur le golfe Persique qui garda toute son importance, tant qu'Alexandrie n'exista pas. Nous y trouvons les Phéniciens, les marchands de Gerrha et de Babylone. Quand la *grande courtisane* eut accompli sa destinée, Séleucie fut la métropole des rois assyriens. Auprès était Ctésiphon avec une population nombreuse, et où, selon Strabon, les Parthes avaient réuni tous les objets de commerce et les divers genres d'industries qui leur étaient nécessaires.

La Perse restait étrangère à cet immense mouvement commercial; et pourtant elle était assise sur le golfe, et elle avait Persépolis et Pasargades, les grandes et magnifiques cités aux vastes palais où les rois avaient entassé des trésors séculaires. L'usage interdisait aux Perses de paraître au marché, d'acheter et de vendre; leur grande occupation c'était la guerre; peuple conquérant, il n'y avait pour eux de metier noble et glorieux que celui des armes. Toutefois la vie matérielle avait chez eux un grand appareil de luxe et de magnificence; ils avaient des tapis somptueux, des coupes d'or et d'argent, des vêtements splendides; ces objets leur étaient apportés par les marchands étrangers ou bien ils les recevaient comme tributs des peuples qu'ils avaient soumis à leurs armes.

De plus, les côtes de la Perse étaient coupées de montagnes qu'habitaient des peuples pillards, ne vivant que de rapines; vers les bouches de l'Euphrate il n'y avait point de port et le pays était marécageux. D'après cela, on comprend pourquoi les Perses ne figurent point au nombre des nations marchandes; ils ne faisaient que consommer ce que produisait l'industrie des autres peuples. Il leur était facile de se procurer tout ce qu'il fallait pour assouvir le luxe le plus effréné, étant maîtres de l'Asie depuis la mer des Grecs (Méditerranée) jusqu'à l'Inde; l'Euphrate coupait leur vaste empire à peu près en deux : les terres en deçà et au delà du

fleuve. Chaque contrée leur fournissait ce qu'elle avait de plus précieux. La Médie, entre autres, leur envoyait ses vêtements d'étoffes assyriennes ou asiatiques, comme disent les poètes romains. Un vêtement de Médie, un sabre magnifique, une chaîne d'or et un cheval richement enharnaché, voilà de quoi se composait le présent d'honneur que les rois de Perse octroyaient à leurs favoris. Les pays baignés par la mer Caspienne étaient tributaires de la Perse, et même les steppes de Khiwa, Balkh ou l'ancienne Bactriane avec Bokhara, autrefois Sogdiane, encore aujourd'hui un des marchés les plus fréquentés de l'Asie. C'est à Bokhara que viennent converger toutes les caravanes de Caboul, de Kaschmir, de Kaschgar, d'Urgenz, d'Astrachan et d'Orenbourg. Jadis le grand entrepôt de l'Asie centrale était à Samarkand (Marakanda), la patrie de Timur ou Tamerlan, illustrée aussi par l'astronomie d'Ulug Beg et par l'invention du papier, du moins d'après la tradition du pays; l'échange des fruits du midi contre les denrées de l'Inde s'y traitait sur une grande échelle, les environs les produisant en abondance. Dans les contrées reculées de l'Asie, entre la mer Caspienne et les montagnes aux confins de la Chine, on trouve çà et là des vestiges de vastes cités, fondées sans doute par Alexandre-le-Grand lors de son passage, et dont la haute antiquité est constatée par les médailles gréco-bactriennes, trouvées dans les ruines. (Voy. Burne, voy. aux Indes et à Bokhara, t. I, p. 257.)

Nous avons dit plus haut que les Perses, à titre de tribut, prenaient dans chaque province ce qui répondait à leurs besoins. Ils recherchaient les étoffes de l'Inde, aux couleurs éclatantes; la Médie, province d'une fertilité merveilleuse, où dans Ecbatane, le château royal faisait étinceler au soleil sa toiture d'argent, la Médie leur procurait, outre les vêtements, des monceaux de richesses monnayées; de plus, elle leur envoyait chaque année, trois mille chevaux dits *Nisaei* ou *Nesaei*, quatre mille mulets et près de cent mille moutons;

ce pays produisait en abondance le *silphium*, un des principaux objets du commerce des anciens. Quant aux teintureries des Perses, lesquelles nous ne devons point passer sous silence, leurs produits n'étant éclipsés que par la fabrique de l'Inde, il nous serait difficile d'en parler avec quelques détails : c'est une dénomination vague et générale, qui trouve son explication dans l'immense étendue de l'Empire persan.

Le commerce de l'Inde ayant conservé de nos jours toute l'importance qu'il avait dans l'antiquité, le golfe persique et l'Euphrate ont fixé récemment l'attention des hommes d'état et des économistes. Les relations de Bagdad suivent une double direction : elle trafique avec l'Inde et avec la Perse. Quand les Portugais eurent doublé la pointe méridionale de 'Afrique, ils entraînèrent les autres nations à leur suite; aujourd'hui l'on cherche à reprendre l'ancienne voie par le golfe Persique. Les essais de navigation que l'on a tentés jusqu'ici sur l'Euphrate, le Mourad des Turcs ont tous échoué; le commerce de Bagdad à Alep se fait par les caravanes qui passent par Mossoul. Cette ville est située sur la rive orientale du Tigre; c'est la principale station dans ces contrées qui sont inexactement représentées sur nos cartes; elle se trouve au milieu du désert comme une oasis, et ses habitants sont constamment sur leurs gardes contre les brigands arabes. Les débris de l'ancienne Mossoul sont à quelque distance de la ville moderne, en remontant le fleuve. Ses habitants offrent un bizarre mélange des restes de la population primitive avec les Arabes, les Kourdes, les Persans et les Turcs; ils parlent l'arabe. Dans les temps les plus anciens comme de nos jours, on traversait le Tigre sur un pont de bateaux. Il subsiste quelques arches d'un pont en pierres de taille. En face de Mossoul, sur la rive gauche du fleuve s'élèvent les remparts qui renfermaient autrefois Ninive dans leur vaste enceinte. Sur l'emplacement de Ninive est aujourd'hui Nounia, village turc, avec une mosquée où reposent, dit-on, les restes du prophète Jonas.

Le Tigre et l'Euphrate sont encaissés entre de hautes parois de granit et d'étroits défilés ; leurs eaux impétueuses ne portent que des barques toutes semblables aux embarcations que nous avons décrites d'après Hérodote. Ces embarcations se construisent avec des branches d'arbres ; on couvre le fond de feuilles sèches, puis on y étend une natte et des tapis. Sous cette espèce de radeau on attache quarante à soixante outres en peau de brebis ou de chèvres, sur quatre ou cinq rangs, en sorte que le premier en compte huit et qu'à l'arrière il y en ait dix-huit.

A partir de sa source qui se trouve à 1500 pas de celle du Tigre, l'Euphrate coule vers l'ouest, jusqu'à Roumkaleh (l'ancienne Zeugma), puis il tourne au sud. Son lit est semé d'écueils et coupé de rapides qu'on appelle les cataractes de l'Euphrate. Dans la partie supérieure de son bassin, le Kourdistan, il traverse un désert montagneux où errent des hordes sauvages et où nul voyageur européen n'a encore pénétré. On ne peut voyager que sur le fleuve ; le rivage n'offre point de chemin praticable. Le haut pays possède du bois, du fer, du blé, toutes choses qui manquent dans les contrées inférieures, et qu'on n'a point encore réussi à y transporter. Voici des renseignements sur la navigation de l'Euphrate, que nous devons à un voyageur allemand, officier au service de la Porte et qui a exploré, en 1838, ces contrées à peu près inconnues : « Un bateau à vapeur ne pourrait remonter le courant, abstraction faite même des angles que forme le lit du fleuve et des bas fonds; il n'est possible de le descendre qu'avec des barques à outres. Ces bateaux se ploient comme un poisson et prennent la forme de la vague dont ils suivent facilement les oscillations ; quand même ils sombreraient pour un moment, il n'y a nul danger qu'ils périssent ; dans le choc contre les rochers, on n'a d'autre avarie à craindre que la rupture d'une outre ou deux. Quand on est arrivé au but du voyage, la carène se vend avec profit dans un pays qui manque de bois ; il suffit d'un cheval ou d'un mulet pour

transporter les outres au point d'où l'on est parti. » On voit que cette navigation est encore aujourd'hui dans les mêmes conditions que du temps d'Hérodote. Dans l'antiquité elle était plus active qu'aujourd'hui, parce que l'on n'allait que jusqu'à Babylone et qu'aujourd'hui il faut descendre le fleuve jusqu'à Bassora. Les embarcations dont on se sert jaugent de 100 à 200 tonneaux ; elles ressemblent aux bateaux que l'on a sur le golfe Persique, seulement elles tirent moins d'eau ; la quille est énorme, les mâts sont peu élevés ; la navigation n'est praticable que pendant sept mois de l'année. D'ordinaire on part de Bassora dans la première semaine de décembre ; comme on remonte le fleuve, le trajet est environ d'un mois. Les petites embarcations franchissent la distance, qui est de 420 milles anglais, en dix jours. Les plus grandes sont chargées des produits de l'Inde et de la Chine ; au retour elles prennent des noix de galle, du cuivre, de la soie écrue et du sel que fournit le désert. Des voyageurs [1] qui ont exploré les localités regrettent qu'après les premiers essais on ait abandonné l'Euphrate et que l'on continue à se rendre aux Indes par l'Océan.

C'est ainsi qu'avec le temps les choses ont changé de face. Dans l'antiquité le golfe Persique était la grande voie vers l'Inde. Après la chute de Babylone, Alexandre étant mort avant d'avoir pu la relever de ses ruines, le commerce avec l'Inde se fit par l'Égypte, où les denrées descendaient le Nil jusqu'à Alexandrie. Le calife Omar ayant fondé Bassora, l'on revint au golfe Persique. Cependant la voie de l'Euphrate était abandonnée ; les marchandises de l'Inde se transportaient à dos de chameaux de Bassora, par le désert de Syrie, à Alep ; d'autres caravanes allaient de cette dernière ville à Bagdad en suivant le cours du fleuve. Quand les Portugais eurent doublé le cap de Bonne-Espérance, le commerce européen adopta le chemin maritime aux Indes. Aujourd'hui

[1] *Voy.* WELLSTED, *Voyage à la ville des Califes*, 1841 ; p. 177 et 326.

que l'application de la vapeur aux machines de locomotion abrége les distances, les routes se multiplient avec les relations des peuples. Notre siècle, que de prodigieuses découvertes ont mis en possession de ressources inconnues aux anciens, finira par dompter l'Euphrate, malgré les premiers échecs qui ont fait abandonner l'entreprise pour le moment. Toutefois, en appréciant la possibilité de la navigation sur ce fleuve impétueux, il faut tenir compte du manque absolu de bois de construction; Alexandre-le-Grand fut forcé de faire faire dans le nord les charpentes des bateaux; les pièces furent ensuite ajustées sur les lieux. Le golfe Persique, vaste bassin avec deux grands fleuves, a présenté de tout temps d'immenses avantages. Les anciens en plaçaient les commencements au cap Makae ou Moussendom [1] sur la côte d'Arabie et au cap Harmozia ou Ormus sur celle de Perse, séparée par un étroit espace de la première. On évaluait l'étendue du rivage oriental à vingt mille stades jusqu'aux bouches de l'Euphrate, où se trouvaient les villes de Teradon et Diridotis [2]. Des bouches de l'Euphrate à Babylone, la distance était de trois mille stades. En face de l'ancienne Harmozia, sur un îlot, les Arabes bâtirent par la suite la ville d'Ormus. Nous savons, par le rapport de Néarque, qu'au cap Makae il y avait un entrepôt de cannelle et d'autres denrées précieuses que l'on transportait de là chez les Assyriens, c'est à dire à Babylone. L'emplacement de cet entrepôt, à l'entrée du golfe, nous explique en partie pourquoi les anciens ont cru que la cannelle venait de l'Arabie. Plus loin l'on trouvait la grande île d'Oaracta, qui obéissait à un prince nommé Macènes; puis l'île déserte d'Ogana, Pylorus, et une autre qui n'avait pas de nom; Kataea, Kaikandros et une autre île sans nom, avec une pêcherie de perles.

[1] Dans Heeren; Dsiulfar. (*Note du Traducteur.*)

[2] Dans la relation de Néarque, citée par Arrien, il est question de la ville de Térédon, autrement appelée Diridotis; ce sont deux dénominations de la même localité. (*Note du Traducteur.*)

Quant à la côte d'Arabie, depuis l'Euphrate jusqu'au cap Dsiulfar, elle s'appelle aujourd'hui Hadschar; les anciens n'y connaissaient qu'une seule ville, celle de Gerrha, dont nous avons souvent parlé dans le cours de cet ouvrage, située à deux mille quatre cents stades des bouches de l'Euphrate, et à deux cents stades des côtes, dans une contrée riche en salines; du reste on n'a pu en fixer exactement la position. En s'avançant vers le cap Makae, disent les anciens géographes grecs, on trouve deux îles Tyrus (Tylus) et Aradus, dont les habitants se vantaient d'être les aïeux des Phéniciens. Avec les renseignements si divers que l'on a sur la position de ces deux îles, il n'est plus guère possible de la déterminer d'une manière certaine. On croit assez généralement que le nom de Tylus doit s'appliquer à une des îles Baharein, et que la la position d'Aradus correspond à l'île de Maharag, Arad ou Karak dans Niebuhr, en arabe Charedsj. Le produit le plus précieux de l'île de Tylus, c'était le bois de construction, qui dans l'eau se conservait plus de deux cents ans, tandis qu'exposé à l'air il durait moins longtemps.

Une de ces deux îles (Tylus et Aradus) servait d'entrepôt au commerce des Phéniciens avec l'Inde et avec Oman; dans l'Ecriture elle est appelée Dédan. On a vainement essayé d'en fixer la position. Ezéchiel dit, en s'adressant à la ville de Tyr: « Les enfants de Dédan ont négocié avec toi. » Et nous lisons dans Isaïe: « Caravanes de Dédan, vous passez la nuit dans les déserts de l'Arabie. » Il est même déjà question de Schela et de Dédan dans la Genèse. Nous voyons, par le passage d'Isaïe, que les caravanes traversaient les déserts de Syrie et d'Arabie. A cette époque ce dernier pays paraît avoir été plus accessible et mieux connu que de nos jours; tout au moins les nomades avaient des relations plus actives. Selon toutes les apparences, Gerrha prenait part au trafic par caravanes avec les Phéniciens; nous savons que cette ville envoyait des denrées de l'Arabie et de l'Inde par la voie de terre dans les pays de l'ouest, et par eau à

Babylone, à Opis et à Thapsacus. Il est possible qu'on venait prendre ici, entre autres marchandises, du coton de l'Inde et d'autres matières premières pour les tisseranderies et pour les teintureries phéniciennes. Les belles perles que l'on trouve dans la partie méridionale du golfe Persique, faisaient sans doute partie de ce commerce. Dès le temps d'Alexandre il est question de la pêche des perles; et un objet, sur lequel il y avait de si grands profits à faire, ne pouvait échapper à la perspicacité de ce peuple aussi intelligent qu'infatigable. Voici ce que nous lisons dans les voyages de Morier au sujet des pêcheries de perles dans le golfe Persique: « Il n'y a probablement pas de contrée au monde où l'on trouve une quantité si prodigieuse de perles. Le fond de la mer est tapissé tout entier de coquillages. L'île de Baharein passe pour le banc le plus riche; celle de Karek ne l'est pas moins. Depuis que les Anglais ont établi leurs marchés à Ceylan, l'exploitation des pêcheries est moins active. Aujourd'hui le principal marché est à Mascate, d'où les perles sont transportées pour la plupart à Surate. La perle du golfe Persique est jaune ou blanche; elle est exportée dans l'Asie-Mineure et à Constantinople, où on en achète beaucoup pour le sérail. Les perles de Ceylan s'effeuillent, celles du golfe Persique sont dures comme le rocher. »

L'île de Dédan est un point important pour le commerce ancien; il est probable que c'est de là et non directement de Babylone que se faisait le trafic avec l'Inde; ce qui justifie cette supposition, c'est que l'île de Tylus fournissait le bois de construction; d'ailleurs, il est dit exprésssement que Gerrha transportait les denrées de l'Inde par eau à Babylone.

LES PHÉNICIENS.

Les Phéniciens se rattachaient à la souche ou tribu Araméenne qui, dès la plus haute antiquité, habitait les contrées baignées par l'Euphrate. Ils occupaient, le long de la Mé-

diterranée, un petit pays, resserré entre la côte et les montagnes, qui avait vingt-cinq milles géographiques de long [1] et quatre ou cinq milles dans sa plus grande largeur. Cette mince bande de terre était coupée de baies et de ports, semée d'îles sur les côtes et fourmillait de villes riches et florissantes. Vers les confins de la Syrie c'était Aradus, Arvath chez les Hébreux, sur une île, et en face, sur le continent, Antaradus. Puis à quatre milles au sud, Tripolis, qui subsiste toujours; à une distance pareille de Tripolis, c'est Byblos, et un peu plus loin, Bérytus ou Béryte; puis Sidon et enfin Tyr. Entre ces grandes cités étaient disséminés des endroits de moindre importance, tels qu'Orthosias, Sarephta, Botrys. La plus ancienne de ces villes est Sidon, qui créa l'industrie et le commerce des Phéniciens; elle fonda Tyr et Aradus; Tripolis est une colonie établie par ces trois cités; c'est de cette circonstance qu'elle tire son nom. La Genèse et Homère parlent de Sidon comme d'une ville fameuse par ses tissus et ses objets d'art en or et en argent. Elle avait fondé Tyr, pour lui servir d'entrepôt; la fille éclipsa bientôt la mère. Au temps de la plus grande prospérité des Phéniciens, Sidon ne vient qu'en seconde ligne; toutefois elle était encore puissante et avait un excellent port. Tyr était bâtie [2] sur une île ainsi qu'Aradus; elle avait deux ports, dont l'un, appelé port égyptien, était fermé. Les marchands de Tyr étaient des princes, selon l'expression du prophète Isaïe.

Tyr fut assiégée vers 730 avant Jésus-Christ par Salmanassar; puis cent trente ans plus tard, par Nabuchodonosor qui ne put parvenir à s'en rendre maître; puis elle tomba

[1] De quinze au degré (vingt-cinq lieues). Heeren donne à la Phénicie une longueur de cinquante lieues sur huit à dix lieues de large.

[2] La première ville de Tyr avait été bâtie sur le continent; elle fut assiégée par Salmanassar et par Nabuchodonosor. Une partie des habitants s'échappèrent pendant ce dernier siége et se réfugièrent dans une île où ils fondèrent la nouvelle Tyr.

avec le reste de la Phénicie au pouvoir des rois de Perse et enfin elle fut prise par Alexandre. Il est probable que la seconde Tyr fut fondée sous le règne d'Hiram, contemporain de Salomon, autour du temple de Melcarth, divinité dont le le nom répond à celui d'Hercule. Ce temple se retrouve partout dans les colonies phéniciennes, à Gades (Cadix), dans l'île de Thasus, etc.

Nous savons peu de choses du gouvernement des villes de la Phénicie; elles formaient des états indépendants les uns des autres, ayant chacun sa législation, sous un roi dont l'autorité était limitée. A Tyr, nous voyons les rois remplacés pour un temps par des suffètes, après l'invasion de Nabuchodonosor. L'autorité royale était placée sous le contrôle des magistrats. C'était une forme de gouvernement toute particulière, tenant à la fois de la république et de la monarchie, avec un souverain assez fort pour maintenir l'ordre et l'unité, trop faible pour opprimer. Sans liberté politique, l'esprit de spéculation ne peut prendre l'essor; son énergie s'affaisse sous le joug; le despotisme l'effraie et le paralyse. Ce n'est point par la force ni par les lois qu'on crée le commerce, qu'en le fait vivre et fleurir; il a sa raison d'être en lui-même, et il est perdu du moment qu'il faut qu'on vienne à son secours.

Les villes de la Phénicie formaient une confédération; dans des réunions générales on délibérait en commun sur les affaires extérieures. Dans un conseil de guerre, Xercès donna au roi de Sidon la préséance sur le roi de Tyr. Ces princes n'avaient d'autres revenus que ceux qu'ils se créaient par leurs entreprises commerciales. C'est pourquoi le prophète Ezéchiel dit, en parlant au roi de Tyr : « Tu t'es acquis de la puissance par ta sagesse et par ta prudence ; et tu as amassé de l'or et de l'argent dans tes trésors ; tu as accru ta puissance par la grandeur de ta sagesse dans ton commerce ; puis ton cœur s'est élevé à cause de ta puissance. » Ce n'était donc qu'un chef de marchands; les souverains de Tyr et de Sidon rappellent les doges de Gênes et de Venise.

C'est sur la position du pays et sur la constitution politique que se base le commerce ; ce sont là les deux colonnes sur lesquelles porte sa prospérité. Ce fait qui se retrouve partout dans l'histoire, se révèle avec une évidence bien frappante chez les Phéniciens. Ils n'étaient pas seulement marchands, ils étaient producteurs ; ils vendaient ce qu'ils avaient acquis par voie d'échange ou d'achat et ce qu'ils avaient ouvré. Leur admirable industrie manufacturière et leurs relations qui allaient plus loin peut-être que nous ne savons aujourd'hui, s'appuyaient réciproquement. Les énormes richesses qu'ils avaient acquises, ils les devaient à leur habileté, à leur intelligence, à leur sagesse audacieuse, si nous pouvons parler ainsi. Sans doute, ce n'est pas un petit coin de terre, où sur un étroit espace s'agitait une population nombreuse, qui pouvait leur fournir ces fabuleux trésors ; mais ils habitaient aux avenues de la mer, comme dit le prophète ; devant eux la Méditerranée déroulait sa nappe immense ; à peu de distance, ils avaient l'Arabie et puis l'Asie avec ses denrées précieuses ; et ils avaient l'intelligence nécessaire pour comprendre ces avantages, une activité hardie et prudente qui n'a jamais été égalée par aucun peuple et qui se mouvait à l'aise, que nulle vexation ne menaçait, dont l'arbitraire ne comprimait point l'élan. De même que leur opulence, leurs mensonges avaient passé en proverbe. En ceci encore ils ont fait preuve de prudence ; ils cachaient leurs débouchés et les routes qui y conduisaient pour écarter les concurrents.

Ce qui frappe surtout quand on sonde d'un regard quelque peu attentif l'histoire des Phéniciens, c'est qu'ils furent les premiers qui aient créé une politique commerciale. Ils ne se bornaient pas à fréquenter à certaines époques les marchés des autres nations, à établir des colonies, comme les Arabes ; ils donnaient des soins continuels au perfectionnement de l'art nautique, entreprenaient de lointaines courses maritimes, etc. A Sidon, on cultivait les mathématiques et les sciences astronomiques.

Les plus anciennes notions sur les Phéniciens se trouvent dans Homère et dans Hérodote ; mais ces notions qui remontent à plus de quinze cents ans avant notre ère, nous représentent déjà le commerce phénicien à un haut degré de développement et de prospérité ; d'où il faut conclure que ses origines sont de beaucoup antérieures à l'époque d'Homère.

Comme tous les peuples marchands, les Phéniciens débutèrent par la piraterie; ils volaient des hommes pour en faire leurs esclaves ou pour les vendre. Toutefois, nous savons que plus tard les habitants d'Aradus ne prirent point part à la ligue que formèrent les brigands de la Cilicie. On conçoit que par la suite les mœurs s'étant adoucies sous l'influence d'une civilisation plus avancée, les Phéniciens aient renoncé à un métier dont sans doute ils avaient éprouvé eux-mêmes les funestes conséquences.

Nous avons exposé ailleurs le système de colonisation suivi par les Phéniciens dans les îles et le continent de la Grèce. Mais ce n'est pas sur ce point que leurs vues s'étaient dirigée d'abord. Tout près de la côte ils avaient l'île de Chypre ; c'est Tyr qui paraît y avoir fondé le premier établissement ; et c'est, selon toutes les apparences, cette colonie qui fut l'origine de sa puissance. Tyr, après avoir éclipsé Sidon, sa métropole, apparaît comme la ville dominante dans la Phénicie. Lors de l'invasion de Salmanassar, les autres cités phéniciennes ainsi que l'île de Chypre secouèrent le joug des Tyriens. Dans leurs foudroyantes apostrophes c'est toujours la ville de Tyr qu'interpellent les prophètes. La colonie fondée dans l'île de Chypre paraît avoir été Chitim, dont les Hébreux étendaient le nom à l'île entière (Cittium chez les Grecs et les Romains). La tradition en attribuait l'établissement à Belus. La ville était située sur un promontoire à l'opposite du continent ; elle avait un port, que l'on pouvait fermer avec des chaînes. De ce point les Phéniciens se répandirent dans le reste de l'île ; sur la côte occidentale qui fait

face à l'Archipel grec, s'éleva la ville de Paphos, dont l'origine orientale se reconnaît dans le culte de Vénus Paphienne. Ce culte est le même que celui de Melytta, à Babylone. D'ailleurs nous retrouvons à Chypre le costume oriental; notamment le turban.

Quand les Perses étendirent leur domination jusqu'à la Méditerranée, la Phénicie dut plier sous le joug; ses vaisseaux grossirent la flotte de Xercès. A mesure que les Grecs se répandaient dans l'île de Chypre, l'influence que les Tyriens y avaient exercée jusque alors, allait en s'affaiblissant. Enfin le Seigneur fut contre Sidon et Tyr, comme dit le prophète; les nations montèrent contre elles comme les flots de la mer et détruisirent leurs murailles. Le roi Tennes trahit ses propres sujets; il livra Sidon aux Perses. Les habitants se défendirent avec le courage insensé du désespoir; ils mirent le feu à leur flotte qui comptait plus de cent navires; et trompant par un héroïque sacrifice la cruauté de leurs ennemis, ils se précipitèrent dans les flammes, eux, leurs femmes et leurs enfants; ils étaient en tout plus de quarante mille. Sous les décombres on trouva des lingots d'or et d'argent fondus. Cette épouvantable catastrophe mit fin à l'opulente et puissante existence de cette cité glorieuse, à qui la Grèce devait en partie sa civilisation, et dont le nom luit encore à nos regards dans l'obscur lointain du passé. On sait qu'Alexandre s'empara du Tyr et la fit *descendre au sépulcre et qu'elle ne fut pas rétablie*.

Les colonies des Phéniciens s'étendaient dans la direction de l'ouest; la première fut fondée à l'île de Chypre; ils paraissent avoir créé leur second établissement à l'île de Crète (Candie). Placée sous le parallèle de Chypre, entre les îles et le continent de la Grèce, c'était une station navale de la plus haute mportance. Le récit fabuleux des expéditions d'Hercule nous représente, sous une forme allégorique, l'extension successive de la puissance phénicienne. Hercule étant la divinité protectrice de Tyr, c'est de cette ville que

les expéditions paraissent être parties; aussi les établissements des Phéniciens sur la Méditerranée, portent-ils tous le nom de colonie tyrienne. Leur fondation coïncide d'ailleurs avec l'époque où Tyr était parvenue au faîte de sa prospérité, dans la période depuis David à Cyrus, 1000 à 500 ans avant Jésus-Christ. Homère ne connaît point la ville de Tyr, mais il parle de Sidon en divers endroits. On sait qu'une colonie partie de Sidon, bâtit Thèbes, dans la Béotie; que Cadmus fit connaître aux Grecs l'alphabet phénicien, etc. On se rappelle que soixante ans après la guerre de Troie, les Minyens furent chassés de Cadmeia, la terre de Cadmus, qui prit dès lors le nom de Béotie, et que Minos mit fin à la domination phénicienne dans les îles Helléniques. C'est à cette époque, sans doute, que commença à déchoir la prospérité de Sidon. Dès ce moment il y eut un grand changement dans les rapports qui existaient entre la Phénicie et la Grèce. Si nous ne connaissons pas tous les détails des luttes qui amenèrent cette révolution nous en savons assez pour y reconnaître le soulèvement des colonies, devenues puissantes, contre la métropole, fait qui s'est reproduit de nos jours et qui se reproduira partout et en tout temps; la civilisation est fille du commerce et mère de l'indépendance.

Une tradition nous conduit de Phénicie dans l'île de Crète, tradition qui a été diversement interprétée; c'est la fable si connue de l'enlèvement d'Europe par Jupiter. A quelque hypothèse qu'on s'arrête pour expliquer cette allégorie, toujours est-il qu'on y retrouve les traces de relations très anciennes entre la Crète et la Phénicie. Cette interprétation n'en devient pourtant pas plus vraisemblable, si l'on suppose qu'Europe est la personnification d'Astarté, divinité phénicienne [1].

[1] M. Hoffmann paraît faire allusion à une note dans laquelle Heeren admet

L'île de Crète est désignée plus clairement, comme station navale, dans une autre tradition qui se rattache à l'expédition qu'Hercule entreprit avec une flotte nombreuse, rassemblée sur les côtes de l'île. Le but de l'expédition était l'Ibérie, le pays aux mines d'or, où régnait Chrysaor, père de Géryon, qui possédait de nombreux troupeaux de bœufs. Hercule traverse l'Afrique où il bâtit la grande ville d'Hécatompylos ; il enseigne l'agriculture aux nomades qui habitent le pays et les initie à la civilisation ; puis il atteint les Colonnes et enfin Gades. Après avoir fait la conquête de l'Espagne, il retourne par les Gaules, l'Italie, la Sardaigne et la Sicile.

C'est là une image très claire et bien frappante de l'extension de la puissance phénicienne le long de la Méditerranée. Cette extension se fit successivement, prudemment ; dès qu'on s'était établi sur un point, on marchait en avant, toujours, sans relâche. Ni obstacles, ni succès, rien n'arrête l'activité de ce peuple ; c'est lui qui a le mieux saisi le véritable esprit du commerce, qui ne se repose pas, qui explore tout, qui étudie tout, qui étend toujours son horizon, qui de ses découvertes en fait jaillir de nouvelles ; tout en satisfaisant aux besoins du moment, tient compte de ceux qui vont se réveiller, et qui ne voit pas son dernier but dans la jouissance, le luxe ou la possession, mais dans le développement simultané de la puissance intellectuelle et matérielle.

Sur les côtes d'Afrique, les Phéniciens, pour mettre leurs établissements à l'abri des nomades, durent s'attacher tout d'abord à les civiliser, et par conséquent à en faire des agriculteurs. En Espagne, les Phéniciens trouvèrent une quantité prodigieuse d'or et d'argent. Ces métaux précieux étaient épars sur le sol, ce qui, dans le commencement du moins,

cette explication au sujet d'Europe, et ajoute qu'elle donne un nouveau degré de vraisemblance à l'interprétation du mythe. *Voy.* HEEREN, *trad. franç.*, tom II, p. 43. (*Note du Traducteur.*)

rendait l'exploitation des mines parfaitement inutile. Selon toutes les apparences, ces richesses merveilleuses se trouvaient au sud de la Sierra-Morena. On rapporte que les premiers Phéniciens qui avaient débarqué en Espagne, y recueillirent de si énormes masses d'argent, que non seulement ils en chargèrent leurs navires, mais qu'ils fabriquèrent avec ce métal tous leurs ustensiles et jusqu'aux ancres de leurs embarcations. Aussi l'Ibérie resta toujours le but principal du commerce phénicien. Ezéchiel dit, en parlant à Tyr : « Les navires de Tarsis ont été les principaux de ton commerce, et tu as été remplie et fort glorieuse sur les mers (chap. XXVII, ℣ 25) » et ailleurs : « Ceux de Tarsis (Tartessus) ont trafiqué avec toi de toutes sortes de richesses, faisant valoir tes foires en argent, en fer, en étain et en plomb (ibid. ℣ 12). » Dans Isaïe nous lisons : « Qui sont ceux qui s'envolent comme les nuages, comme les pigeons qui reviennent à leurs demeures? Ce sont les vaisseaux de Tarsis ; ils t'apportent les enfants des pays lointains et avec eux leur or et leur argent. » Les Tyriens y échangeaient leurs marchandises contre l'or ou l'argent en barres, c'est à dire non monnayés, ce qui leur procurait de plus grands bénéfices.

Dans le temps de sa prospérité, Sidon paraît avoir colonisé l'île de Rhodes, dont les naturels sont appelés enfants de la mer. L'île de Cythère (Cérigo), à la pointe méridionale du Péloponèse, a sans doute été colonisée par la même cité, car on adorait à Cythère la déesse Astaroth. Ce culte, originaire de Sidon, se retrouve à Eryx, ville de la Sicile. Sur les côtes de Thrace, les Phéniciens possédaient l'île de Thasus dans la mer de Marmara; et sur la côte méridionale de la mer Noire, ils fondèrent, dit-on, Pronectos et Bithynie. Dans la Carie et la Pisidie, la langue que parlaient les Solymes dénotait une origine phénicienne.

Nous savons par Hérodote, que de son temps tout un quartier de Memphis était habité par des Phéniciens. La fondation de cet établissement paraît être antérieure au

siége de Troie. Rappelons ici que Sidon avait une industrie qui formait, sans doute, une branche productive de son commerce avec l'Égypte. Dans les salles des Pyramides on a trouvé des parures en pierres fausses, si bien imitées et d'un travail si fini, qu'elles soutiennent la comparaison avec ce que l'on a de mieux en ce genre. Nous avons tout lieu de douter que ces objets aient été confectionnés en Égypte. Sidon avait acquis une grande réputation dans l'art de travailler le verre. Strabon, à la vérité, nous apprend qu'il y avait des verreries à Alexandrie et à Rome, ce qui ne fait tort en rien à notre hypothèse. D'après une information de Diodore, dès les temps les plus reculés, l'art du verrier aurait été connu en Ethiopie; Hérodote dit seulement qu'on y trouvait de beaux cristaux de roche.

A l'extrémité occidentale de l'Europe s'élevèrent deux colonies phéniciennes, Tarsis ou Tarcsis, plus connue sous le nom de Tartessus, et Gadeir ou Gades. On ne sait si Tartessus est une contrée ou une ville; peut-être par cette dénomination désignait-on l'Espagne méridionale, où il est probable que les Phéniciens s'étaient établis sur le Bétis (Guadalquivir). Nous lisons dans Isaïe : « Fille de Tarsis [1], parcours le pays, ainsi que Nil. » Ces paroles obscures semblent s'adresser à un fleuve ; Hérodote donne le nom de Tartessus à une contrée, où régnait au VIe siècle avant l'ère chrétienne, le roi Arganthonios. Nous avons des données plus précises sur Gades. Située au delà du détroit, dans une île voisine de la côte, cette colonie fut fondée en même temps qu'Utique, c'est à dire 287 ans avant Carthage, ou 1100 ans avant l'ère vulgaire, 100 ans après le siége de Troie. Ces chiffres s'accordent parfaitement avec la date de la fondation d'Utique, fournie par les annales phéniciennes. Le temple d'Hercule, qui se trouvait à Gades, prouve que la ville avait été bâtie par les Tyriens. Utique est la plus ancienne colonie

[1] Nous traduisons le texte d'Hoffmann ; dans l'Ecriture il y a : « Traverse ton pays comme une rivière, ô fille de Tarsis, car tu n'as plus de ceinture. »

phénicienne en Afrique ; sa position en face de la Sicile était des plus heureuses. Trois cents ans plus tard on voit surgir successivement Carthage, Adrumète, Tysdrus, la grande et la petite Leptis. On ne connaît pas les rapports qui existaient entre Carthage et la métropole ; mais les offrandes que les Carthaginois envoyaient au temple d'Hercule à Tyr, sembleraient indiquer une certaine dépendance ; ils s'affranchirent complètement lorsque la Phénicie passa sous la domination perse. Les flottes phéniciennes formaient à elles seules, à peu près toute la marine de Cambyse.

Du côté du nord, les Phéniciens ne dépassèrent point la Sicile ; ils ne songeaient pas plus que Carthage à entraver l'établissement de colonies grecques dans cette île ni dans la Basse-Italie ; depuis longtemps ils avaient renoncé aux côtes helléniques et à l'Asie-Mineure où les Grecs étaient les maîtres. Les Tyriens se gardèrent bien de s'aventurer sur les côtes des Gaules et de l'Italie, où ils se seraient rencontrés avec les Tyrrhéniens, marins habiles et pirates redoutables. Du reste, même du temps d'Hérodote, la Phénicie avait des liaisons suivies avec la Grèce ; il rapporte que les marchands phéniciens s'abstenaient d'y faire circoncire leurs enfants, comme c'était la coutume dans leur pays, preuve nouvelle de l'influence du commerce sur les mœurs des nations.

Ces hardis et infatigables navigateurs poussaient-ils leurs excursions jusqu'aux îles Sorlingues et aux côtes de la Baltique ? C'est une question qu'il est à peu près impossible de résoudre. S'ils faisaient le trafic de l'étain et de l'ambre jaune, il ne s'en suit pas qu'ils allassent chercher ces objets dans les pays qui les produisent, car on pouvait très bien se les procurer à Tartessus et à Gades. Le plus fort argument qu'on puisse opposer à ces prétendues excursions des Phéniciens, ce sont les voyages entrepris, plus tard, par Hannon et Himilcon sur l'Océan, dans la direction du nord et du sud ; il n'existe nul doute sur l'authenticité de ces voyages,

dont les Carthaginois, dans l'intérêt de leur commerce ne voulurent point divulguer les résultats.

Non seulement les Phéniciens sillonnaient en tous sens l'immense bassin de la Méditerranée, mais de plus, leurs innombrables navires s'élançaient vers le sud, en partant du golfe Arabique. Pour ces courses méridionales ils avaient besoin de l'alliance de Salomon, sans laquelle le golfe leur était fermé. Le roi David, son père, avait conquis le pays des Edomites ou des Iduméens qui avaient deux ports sur la mer Rouge, Elath et Asion-Geber ou Asiongaber. Nous ne savons si les Edomites étaient marins; ce qu'il y a de certain, c'est qu'ils faisaient le commerce sur terre dès les plus anciens temps. Outre leur magnifique capitale Bosra, ils possédaient Petra dans l'Arabie Pétrée. Après la mort de Salomon ils secouèrent le joug des rois de Judée; dès lors les expéditions méridionales des Phéniciens cessèrent.

C'était Salomon qui faisait construire les vaisseaux à Asion-Geber et le roi de Tyr fournissait l'équipage; le but des expéditions était Ophir. C'est encore là un de ces noms qui flottent dans le vague, qui s'évanouissent en quelque sorte dès que l'on y touche, qui ont, à coup sûr, quelque réalité, mais que l'on ne peut appliquer à un point déterminé. De même que sous la dénomination générale de Tarsis ou Tartessus on désignait les contrées de l'ouest; de même on appelait Ophir les riches pays du sud, le littoral de l'Arabie, de l'Ethiopie ou de l'Inde. La navigation durait trois ans, mais cette circonstance ne décide rien. Comme la direction des vents périodiques dans le golfe Arabique et dans la mer des Indes n'est pas la même, et que dans le golfe ils ne soufflent que pendant trois mois, depuis janvier jusqu'en avril, un navire qui visitait les côtes d'Ethiopie, d'Arabie ou de l'Inde, ne pouvait revenir la même année où il était parti. Si par exemple il quittait Elath ou Aelana au mois d'octobre, il ne pouvait revenir qu'au printemps de la troisième année. Ophir n'était pas l'Arabie, puisque les deux pays sont

nommés simultanément. Peut-être était-ce l'Inde, car Ezéchiel dit expressément que les navires des rois alliés, Hiram ou Huram et Salomon, rapportaient de l'ébène, de l'ivoire, des pierres fines, des paons et des singes; or, l'Inde produit toutes ces denrées. On n'avait nullement besoin de la voie maritime pour se procurer les épices d'Arabie, les caravanes les expédiaient aux Phéniciens par Pétra; et comme par les Arabes on pouvait également obtenir les produits de l'Ethiopie, il s'en suit que ce n'est pas dans cette dernière contrée qu'il faut placer Ophir, dont le nom se trouve déjà dans la Genèse.

Ce commerce était un monopole de Salomon, auquel il procurait de grands avantages. David donna trois mille talents d'or pour revêtir les murailles des appartements du temple; il paraît qu'à cette époque l'or d'Ophir était importé en Palestine par la voie de terre. Le poids de l'or que recevait Salomon tous les ans était de 666 talents, sans compter ce qui lui revenait des facteurs des marchands en gros et ce qui lui payaient les marchands en détail, tous les princes d'Arabie et les gouverneurs de ce pays. Il avait 1400 chariots et 12,000 hommes à cheval. On faisait remonter et sortir d'Égypte chaque chariot pour 600 pièces d'argent et chaque cheval pour 150. Salomon bâtit une maison au nom de l'Eternel, dans un style grandiose, avec une profusion inouïe d'or, d'argent et de bois de cèdre. La construction de ce temple fournit une preuve frappante de la supériorité des Tyriens sur le peuple juif dans la pratique des arts. Salomon fut obligé de faire couper le bois du Liban par des ouvriers phéniciens, et leur donna, comme dit l'Ecriture, vingt mille cores de froment foulé, vingt mille cores d'orge, etc.; le bois fut transporté sur des radeaux jusqu'à Japho, et de là, on le fit remonter par terre à Jérusalem. De plus, sur la demande de Salomon, Hiram lui envoya un homme qui savait travailler en or, en argent, en airain, en fer, en pierres et en bois, en écarlate, en hyacinthe, en fin lin et en cramoisi, sachant

faire toute sorte de gravure ; cet artiste était Huram-Abif, fils d'une femme de la tribu de Dan avec un Tyrien. La bonne intelligence entre les deux nations était maintenue par les besoins réciproques. Si les Juifs ne pouvaient se passer du bois de cèdre du Liban, les Phéniciens ne pouvaient vivre sans le froment de la Palestine. Aussi le prophète Ezéchiel dit, en s'adressant à Tyr : « Juda et le pays d'Israël ont négocié avec toi, faisant valoir ton commerce en blé de Minith et de Pannag, et en miel, et en huile et en baume. » Les écrivains grecs connaissent le roseau aromatique et le baume de Jéricho, dont il se faisait un trafic lucratif du temps de Strabon et de Diodore. Ces relations fondées sur les nécessités des deux pays, furent resserrées de plus en plus lors de la construction du temple et amenèrent enfin les excursions nautiques faites en commun, auxquelles les Juifs renoncèrent bientôt. Ces sortes d'expéditions n'étaient pas dans les habitudes ni dans le goût de ce peuple ; les prêtres d'ailleurs les voyaient de mauvais œil ; et puis les dissensions intestines, les guerres continuelles ne permettaient pas aux enfants d'Israël d'entretenir à l'extérieur des relations suivies. Voilà, à peu près, tout ce que nous savons sur le commerce d'une nation qui depuis a bien pris sa revanche et réparé le temps perdu.

On a lieu de croire que ce n'est qu'après avoir abandonné la navigation sur le golfe d'Arabie, que les Phéniciens se mirent à la recherche de la voie des Indes par le golfe Arabique, voie qu'ils avaient perdue. Il leur importait de se procurer les produits indiens, autant que faire se pouvait, sans le concours du commerce intermédiaire ; les ports du golfe Arabique leur étaient fermés depuis que les Arabes les avaient repris ; ils avaient fréquenté dès lors le golfe Persique où ils trouvaient beaucoup d'autres avantages.

Le commerce de terre des Phéniciens n'avait pas moins d'importance que leurs voyages nautiques. Les routes qu'ils suivaient et que nous connaissons en partie, se dessinent

comme un réseau immense, qui se rattache à plusieurs points principaux. C'est dans le xxv° chapitre d'Ezéchiel que nous trouvons un tableau complet du commerce de Tyr, au commencement du VIe siècle avant notre ère, du temps de Nabuchodonosor. Voici le passage qui se rapporte à l'Arabie : « Dan, Javan et Méhusal (Mosel), ont fait valoir tes foires en fer luisant; la casse et le roseau aromatique ont été dans ton commerce. Ceux de Dédan ont négocié avec toi en drap précieux pour les chariots. Les Arabes et tous les principaux de Kédar ont été les marchands que tu avais dans ta main, trafiquant avec toi en agneaux, en moutons et en boucs. Les habitants de Séba et de Rahma ont négocié avec toi en toutes sortes de drogues exquises, et de pierres précieuses et en or. Haran et Canne et Heden ont négocié avec toi; Séba, Assur et Chilmad ont fait trafic avec toi. Ceux-ci ont négocié avec toi en toutes sortes de choses, en draps de pourpre et de broderie, et en caisses pour des vêtements précieux. » Heden, Canne et Haran étaient situées sur l'océan Indien, et leurs noms anciens se retrouvent dans ceux qu'ils portent aujourd'hui. Le commerce se faisait par des caravanes, car le prophète ajoute aussitôt : « Les navires de Tarsis ont été les principaux de ton commerce, etc. » Et plus loin : « Par la traite des marchandises qu'on apportait de tes foires, au delà des mers, tu as rassasié plusieurs peuples et tu as enrichi les rois de la terre par la grandeur de tes richesses et de ton commerce. » Un fait digne de remarque, c'est que Tyr achetait des tapis de pied à Dédan qui les tirait sans doute de Babylone. Le chemin qui menait à Séba (Saba) passait au sud de Pétra, tandis que les caravanes qui se rendaient à Dédan (Gerrha), traversaient le désert, en longeant la contrée de Théman, qui avait de l'eau en abondance. Pétra, la principale ville des Nabatéens, située sur les confins de la Judée, dans une étroite gorge de montagne, était une station pour les caravanes qui venaient du désert ou qui s'y rendaient. Les Mi-

néens et les habitants de Gerrha y apportaient leurs aromates. De ce point les marchandises s'écoulaient vers Rhinokolura, dans le pays d'Edom, sur la Méditerranée, et chez d'autres nations. Aujourd'hui Pétra est en ruines, mais le chemin qui conduit d'Arabie et d'Égypte en Judée, y passe toujours. Dans l'Ecriture Pétra est appelée Sela ou Jaktheel; aux environs s'élève le mont Hor avec le tombeau d'Aaron, (*Voy.* Voyage en Orient, de Schubert; 2e édit. t. II, p. 420). Chez les écrivains grecs, toutes les tribus de l'Arabie septentrionale, depuis les côtes du golfe jusqu'au désert, sont comprises sous la dénomination générique de Nabatéens. Grâce à leur vie nomade, ils sauvèrent leur liberté; ils échappèrent à la domination de tous les conquérants. Leurs caravanes allaient chercher l'encens, la myrrhe et autres aromates dans l'Arabie Heureuse et les apportaient dans les ports de la Méditerranée; ce sont sans doute les villes dont Hérodote fait mention, et qui étaient situées dans un désert de trois jours de marche; la plus importante paraît avoir été Rhinokolura.

Au sud, le commerce des Phéniciens s'étendait jusqu'en Égypte. Nous savons par Hérodote que dès les temps les plus reculés, ils transportaient des produits d'Égypte chez les Grecs. Il dit aussi quelque part: « Les marchands phéniciens gagnèrent les côtes d'Égypte pour y vendre des hommes qu'ils avaient volés en Grèce. » Nous savons, par la Genèse, que Joseph fut vendu par ses frères à une caravane de Madianites, venant de Giléad, qui portaient des aromates, du baume et de la myrrhe sur les bords du Nil. D'après ces notions le commerce avec les Égyptiens se faisait par terre. Toutefois la Phénicie ne pouvait trafiquer directement avec l'Égypte dont elle était séparée par l'Arabie et la Palestine. D'ailleurs on sait que le vin était un des produits que les Tyriens importaient en Égypte. Or, le transport du vin ne peut se faire à dos de chameau, et puis ces envois n'avaient lieu que deux fois par an. Suivant la coutume

du temps, le vin était transporté dans de grands vases de terre ; quand ils étaient vides, on les remplissait d'eau à Memphis, puis on les plaçait de distance en distance dans le désert de Syrie, où ils servaient de citernes. De plus, nous savons par le prophète Amos, que Tyr vendait des esclaves aux Edomites; le prophète Isaïe parle des dromadaires de Madian et d'Épha. Tout cela prouve suffisamment que les relations des Phéniciens avec l'Égypte se bornaient à un commerce maritime. Sans doute la surveillance sur les côtes y mettait de grandes entraves, mais elle ne le rendait pas impossible. Quant aux objets qu'ils tiraient de ce pays, ils sont clairement indiqués dans le passage suivant d'Ézéchiel : « Le fin lin en façon de broderie, apporté d'Égypte a été ce que tu étendais pour te servir de voile ; tu te couvrais de pourpre et d'écarlate, apportés des îles d'Elissa. » C'est toujours à la ville de Tyr que s'adresse le prophète.

Au sujet du commerce avec Damas, il dit : « Damas a trafiqué avec toi en te donnant pour la multiplicité de tes ouvrages toute sorte de richesses, du vin d'Helbon et de la laine blanche. » Ce commerce s'étendait jusqu'à Palmyre et à Baalbek, villes fameuses que Salomon bâtit *dans le désert qui est au pays ;* celle-ci fut appelée Baalath, c'est à dire le temple du soleil ; l'autre prit le nom de Thadmor ou de Thadamora. Les magnifiques ruines de ces deux villes, dont la découverte fit une si grande sensation, n'ont guères été connues que par les gravures publiées dans le siècle dernier. Deux routes conduisaient à Palmyre : l'une au nord-est de Damas, l'autre au sud-est d'Apamée (aujourd'hui Famieh). C'est cette dernière voie que suivaient les Romains dans leurs expéditions contre les Parthes, mais elle fut abandonnée quand l'empereur Aurélien eut saccagé leur capitale.

Ezéchiel dit, en parlant du commerce de Tyr avec l'Asie-Mineure : « Javan, Tubal, Mesce ont négocié avec toi, faisant valoir ton commerce en vendant des hommes et des

vaisseaux d'airain. Ceux de la maison de Thogarma ont fait valoir tes foires en chevaux, en cavaliers et en mulets. » On pense que par Thubal et Mesce il faut entendre les régions comprises entre la mer Noire et la mer Caspienne, et que Thogarma est l'Arménie, célèbre par les chevaux de Nysse. Au reste, on n'a aucune certitude à cet égard, la synonymie des noms géographiques étant difficile à établir. Il n'est nullement impossible que les Phéniciens aient trafiqué avec ces contrées; leur perspicacité active et exercée ne laissait échapper nulle occasion de lucre. Les marchands de Zor ou de Tyr ne se firent point scrupule de voler les enfants des Juifs, leurs anciens alliés, pour aller les vendre aux Grecs. Leurs relations embrassaient un vaste espace de pays; nous lisons dans Ezéchiel : « Ceux de Perse, de Lud (la Lydie), de Put (la Libye), ont été les gens de guerre dans ton armée; ils ont pendu chez toi le bouclier et le casque; ils t'ont rendue magnifique. Les enfants d'Arvad, avec ton armée, ont été sur tes murailles tout autour; et ceux de Gammad ont été dans tes tours; ils ont pendu leurs boucliers autour de tes murailles: ils ont achevé de te rendre parfaite en beauté. »

L'ensemble des opérations industrielles et des voyages des Phéniciens est enveloppé d'une obscurité profonde, au milieu de laquelle jaillissent çà et là de faibles lueurs. Les informations éparses dans les auteurs doivent être accueillies avec beaucoup de circonspection; les plus anciennes nous sont transmises par Homère. Dans l'Odyssée figure un marchand phénicien, homme fourbe, rompu à toutes les ruses, faisant tort aux hommes. Il offre aux Grecs des objets de luxe, une chaîne en or et en ambre, artistement travaillée, des robes de pourpre, en échange contre des esclaves, du cuivre, du fer, du bétail et des peaux. Les femmes de Sidon tissaient les riches étoffes; Tyr excellait à teindre en pourpre la laine, la soie et le coton; elle fabriquait des ustensiles et des parures. Quand la ville fut assiégée par

Alexandre, le génie fécond de ce peuple se montra inépuisable dans l'invention des machines de guerre, qui arrêtèrent le conquérant dans sa marche triomphante. Parmi les autres cités, il n'y avait qu'Aradus qui s'occupât du trafic maritime; de plus elle faisait le négoce, par voie de terre, avec la Palestine; car il est dit que les navires de cuir d'Aradus transportaient des marchandises par le Lycus et le Jourdain. Sidon et Tyr étaient plus que toutes les autres, grandes et puissantes. « O toi, qui étais remplie par les marchands de Sidon, par ceux qui traversaient la mer, les grains de Schihor qui croissaient parmi les grandes eaux, la moisson du fleuve, c'était ton revenu, et tu étais la force des nations, » dit Isaïe[1], en parlant de Tyr; il trace ainsi, en peu de lignes caractéristiques, l'origine et l'accroissement de cette cité à jamais célèbre, que les prophètes hébreux poursuivent de leur terrible et implacable poésie, qui n'est pas tout à fait exempte, peut-être, de haine jalouse. On sait que Nabuchodonosor vit sa puissance se briser contre les remparts de Tyr; la ville se soumit aux Perses et puis *le vent d'orient vint la briser au milieu de la mer*. Cependant Carthage croissait en richesses et en splendeur. L'histoire ne nous apprend rien sur ce long travail, sur ce développement successif qui finit par la conduire au faîte de la prospérité; l'histoire à cette époque ne s'inquiétait pas de la vie intérieure des états ; elle n'écoutait que les fanfares guerrières, le tumulte des camps, le cri de l'épée; les chances redoutables de la bataille, la victoire avec ses joies et la défaite avec ses pleurs et ses calamités, voilà tout ce qu'elle daignait raconter aux peuples; elle méprisait l'industrie, le commerce, les sciences et les arts de la paix.

LES CARTHAGINOIS, LES TYRRHÉNIENS OU ÉTRUSQUES, LES LIGURIENS OU LIGURES, LES PEUPLES DE L'AFRIQUE MÉRIDIONALE.

Pour fixer tout d'abord la place que Carthage occupe dans les annales de l'antiquité, nous dirons que l'élément politique, que nous voyons déjà surgir chez les Phéniciens, se fait jour, de plus en plus, dans le commerce de cette grande et infortunée rivale de Rome. C'est de ce point de vue que partiront nos investigations, qui comprendront en même temps les nations avec lesquelles les Carthaginois ont entretenu des relations, c'est à dire les Tyrrhéniens, les Ligures et le midi de l'Afrique.

Ce n'est point par une rupture violente que Carthage s'affranchit de la métropole; son indépendance fut le résultat de la nécessité amenée par les événements. Entre la ville de Tyr et ses colonies existaient des rapports de bonne amitié, basée sur une origine commune et les sympathies religieuses; ces rapports disparaissaient devant les inflexibles exigences de la politique. La position respective de Carthage et de sa métropole avait déjà changé à l'époque où Cambyse, après avoir conquis l'Égypte, voulut envoyer la flotte de Tyr contre ses colonies. Les Phéniciens refusèrent d'obéir; ils disaient qu'en combattant contre leurs propres enfants, ils croiraient violer les droits du sang et de la religion. Hérodote, qui raconte ce trait, ajoute que Cambyse dut renoncer à la conquête qu'il convoitait. Ceci nous prouve que Tyr n'était pas l'esclave du roi des Perses, qu'elle n'était que tributaire, tandis que Carthage jouissait d'une indépendance complète. C'est à partir de ce moment, c'est à dire depuis que la mère patrie se trouvait soumise à une domination étrangère, que la colonie tyrienne prit un essor énergique, favorisé par ces grandes et glorieuses luttes des Hellènes contre les invasions de Darius et de Xerxès.

Même au temps de sa prospérité, Tyr restreignait sa

domination aux côtes méridionales de la Méditerranée, se soustrayant avec une prudente persévérance à toute collision avec ses rivaux, et bornant son ambition à trafiquer et à jouir en paix. Voilà pourquoi les colonies des Hellènes purent s'établir sans obstacle dans la basse Italie et dans la Sicile, ainsi que nous l'avons fait remarquer dans l'exposé historique des progrès de la géographie et de la navigation. Selon le témoignage de Thucydide : « Les Phéniciens occupaient les caps de la Sicile et les îlots voisins. Les Grecs étant venus les attaquer, ils prirent la fuite et se concentrèrent à Motya, à Soloes (Solanto) et à Panormes (Palerme) où la côte se rapproche de Carthage. » Ce qui prouve que ces fuyards [1] n'étaient pas des Carthaginois, ce sont les guerres que cette puissante colonie phénicienne soutint contre les Grecs, qui lui disputaient la possession de l'île, notamment contre les Phocéens (536 ans avant Jésus-Christ) et, quelques années plus tard, contre Dorieus, fils d'un roi de Lacédémone, qui avait fondé une colonie aux confins de leur territoire vers l'est, sur le fleuve Kinyps, chez les Maces. Avec l'aide de ce dernier peuple, les Carthaginois lui firent, pendant trois ans, une guerre acharnée, le chassèrent du pays et le poursuivirent en Sicile, où il fut tué (509). Ce fut donc grâce aux efforts des Carthaginois que cette tentative de colonisation échoua. Cent cinquante ans avant, les Grecs avaient pu s'établir, d'abord dans l'île de Platée, et enfin sur le continent, à la pointe qui s'avance dans la mer entre la Sicile et le Péloponèse; ils fondèrent Cyrène, dans la position la plus favorable pour le commerce avec l'Égypte et le midi de l'Afrique, jusqu'en Ethiopie. Ceci nous indique l'époque où Tyr renonçait à

[1] L'auteur combat ici une assertion de Heeren, qui dit, en parlant du passage de Thucydide, que le commencement se rapporte aux Phéniciens et la fin aux Carthaginois. Il faut bien avouer que le texte de l'historien grec est obscur, le mot Φοινίκη, ainsi que le fait remarquer Heeren, s'applique tout aussi bien aux Carthaginois qu'aux Phéniciens proprement dits.

(*Note du Traducteur.*)

l'ouest et où Carthage suivait ses traces; les faits suivants ne laissent pas le moindre doute à cet égard. Les premières colonies fondées par la Grèce à l'ouest, ne furent point inquiétées; Colaeus pénétra même jusqu'à Tartessus, car alors le commerce de ces contrées était entre les mains des Tyriens; dès que Carthage s'en fut emparée, l'existence des établissements fut compromise et l'ouest finit par se fermer pour les Grecs. La lutte entre cette république et les Phocéens qui, après avoir émigré de l'Asie-Mineure, s'étaient établis dans l'île de Corse, marque une révolution dans l'histoire commerciale de toute la Méditerranée, dont les Grecs et les Carthaginois se disputaient dès lors l'empire. Ce qui fait ressortir surtout l'immense portée de cet évènement, c'est que vingt ans auparavant (dans la 50e olympiade, vers 580 avant l'ère chrétienne), une colonie grecque s'établit à l'île de Lipari, qu'elle eut continuellement à se défendre contre les attaques des Tyrrhéniens et qu'elle n'en prospéra pas moins ; qu'elle remporta d'éclatantes victoires et qu'elle envoya de riches présents, prélevés sur le butin, à l'oracle de Delphes. Si dès cette époque Carthage s'était sentie en force, elle n'eût pas manqué d'expulser ces nouveaux venus. D'un autre côté il eût été facile aux Tyriens de se débarrasser de cette colonie si cela était entré dans leurs vues; car ils avaient des établissements en Sicile et ils possédaient l'île de Mélite (Malte), station importante avec d'excellents ports de mer; ils y avaient des tisseranderies célèbres, qui se sont conservées fort longtemps; et ils étaient maîtres de l'île de Gaulos (Gozzo) et de Carcée ou Karkeia (Comino). Avec de telles ressources, qui leur permettaient de réunir une puissance formidable, les Tyriens n'eussent pas toléré le voisinage des colonies grecques, s'ils avaient été un peuple conquérant, Carthage, qui avait grandi sous l'aile protectrice de sa pacifique métropole, entre dans la carrière avec des vues toutes différentes. Il est vrai que les temps étaient bien changés.

Sur toute cette immense Méditerranée, les Tyriens n'avaient point eu de rivaux à craindre ; ils pouvaient voir sans s'alarmer les Grecs s'étendre vers le nord et vers l'ouest, sur les côtes de l'Europe jusqu'en Italie et en Sicile ; il leur restait encore un espace assez vaste pour que leur commerce pût s'y déployer à l'aise. Mais quand les Carthaginois prirent la place des Tyriens, ils trouvèrent les Grecs puissants et actifs ; ils trouvèrent les Tyrrhéniens qui poursuivaient avec énergie les intérêts de leur négoce ; ils trouvèrent enfin les Ligures, qui dans l'origine occupaient la côte des Gaules jusqu'en Italie, qui plus tard furent restreints au territoire (actuel) de Gênes, et qui dès cette époque, sans doute lançaient leurs frêles embarcations jusque sur la côte africaine. C'est au milieu de cette complication de rapports que Carthage parut sur la scène du monde. Il n'est pas hors de propos de jeter un rapide coup d'œil sur les Ligures et les Tyrrhéniens, dont le commerce nous offre l'occasion de parler de l'ambre jaune, précieux et mystérieux objet de luxe chez les anciens.

Gênes était le grand entrepôt des Ligures ; ils y apportaient du bois de construction qu'ils coupaient dans les Alpes, du bétail, des chevaux, des mules, des peaux, du miel, de la laine, des chlamydes, etc. ; en échange ils prenaient de l'huile et du vin. Il paraît que leurs plus fortes expéditions se faisaient par la voie de terre ; c'est du moins ce que semble indiquer la tradition qui dit qu'Hercule traça une route dans leurs montagnes. Diodore nous apprend que les marchands ligures visitaient la Grèce ; peut-être passaient-ils en Asie : ce qui nous autorise à le croire, c'est que Thémistocle, s'étant enfui d'Athènes, traversa l'Epire, sous la conduite de deux jeunes Ligures, et arriva à un endroit de la côte où il s'embarqua pour la Perse. Il y a toute apparence que les marchands ligures se procuraient l'ambre jaune sur les bords de la Baltique et l'apportaient aux bouches du Pô ; c'est sur cette rivière, en effet, que les traditions grecques placent les plus anciens entrepôts de ce commerce. Au

v[e] siècle avant notre ère, on y connaît Hatria et Spina. Du temps de Pline l'Ancien, l'ambre jaune arrivait par la Pannonie. On y transportait aussi l'étain par la voie de terre : une tradition fait mention d'une mine stannifère dans une des îles aux embouchures du Pô. Il est possible qu'après la fondation de Marseille, le trafic de ces deux objets ait changé de direction. La navigation des Phéniciens sur la Baltique est révoquée en doute, comme nous l'avons dit, mais on affirme que dès le temps d'Homère, l'ambre jaune arrivait par la voie de terre [1]; on a tout lieu de croire qu'il était importé en Grèce par les Phéniciens. qui le recevaient des Tyrrhéniens et des Ligures.

Les Tyrrhéniens ou Etrusques eurent une civilisation précoce. Ce peuple qui était spirituel et riche, qui avait le goût des arts et des spéculations mercantiles, avait jadis régné sur la Méditerranée; il a laissé son nom à la partie de la mer comprise entre la Corse et la Sicile. Ces marchands artistes menaient une vie sensuelle, opulente, et toute resplendissante de luxe; ils s'habillaient de riches étoffes; sur leurs tables somptueuses étincelaient des vases d'or et d'argent. Leurs fabriques et manufactures fournissaient des tapis brodés, des tentures, des sandales aux attaches dorées; leur poterie jouit encore aujourd'hui d'une célébrité universelle; ils étaient sculpteurs, ils façonnaient l'or, l'argent et l'airain avec une délicatesse, une élégance, une perfection sans pareille.

Les commencements de l'activité commerciale des Ligures et des Etrusques, disparaissent dans la nuit des siècles primitifs. Hercule tyrien visita leur pays, ce qui semblerait indiquer d'anciennes relations avec la Phénicie. Les Tyrrhéniens sont d'abord pirates; tout peuple navigateur débute par là dans l'antiquité; ce métier n'avait rien que de glorieux. Tout tremblait devant ces intrépides écumeurs des mers;

[1] *Voy.* C. O. MULLER, *Les Etrusques*, t. I, p. 280.

les Grecs eux-mêmes évitaient leur rencontre avec une prudence qui étonne. Sous cette piraterie infatigable et impitoyable des Etrusques n'y avait-il pas quelque dessein caché? Etait-ce simplement un brigandage brutal sans autre but que le vol à l'aide de l'assassinat? Cette question n'ayant pas encore été posée, n'a pu être discutée jusqu'ici. Pour la résoudre, rapprochons les faits; si peu nombreux qu'ils puissent être, ils suffiront pour nous guider dans nos recherches. En 475 avant notre ère, nous trouvons la nation étrusque en guerre avec Cumes, la célèbre colonie grecque dans la basse Italie, et avec son allié Hiéron, tyran de Syracuse; leurs forces combinées remportent un avantage signalé sur la flotte tyrrhénienne. S'il faut en croire Pindare, le chantre officiel des hauts faits d'Hiéron, cette brillante victoire aurait sauvé l'Italie.

En 453 et 384, les tyrans de Syracuse prennent de nouveau les armes pour réprimer les brigandages de leurs anciens ennemis. De 415 à 413 (avant Jésus-Christ), dans leur malheureuse expédition contre Syracuse, les Athéniens sont appuyés par les Etrusques, qui, plus tard, envoient une flotte de dix-huit vaisseaux au secours d'Agathocle. Ici leur politique est nettement accusée : dès qu'une puissance prend le dessus, ils lui font la guerre, sauf à venir à son aide par la suite; c'est un système de bascule qui finit par les écraser. Ils se faisaient illusion sur ce rôle de médiateur ou de surveillant qu'ils s'étaient arrogé et qu'ils soutenaient par leurs brigandages. Ce rôle, les Etrusques le suivent jusqu'au bout; après la mort d'Alexandre, l'île de Rhodes, à son tour, excite leur colère. De tout ceci on peut conclure que la piraterie n'était pour eux qu'un moyen politique; autrement on ne pourrait la comprendre chez un peuple aussi civilisé. D'ailleurs à côté de ces violences, il y a des traités avec divers états. C'est ainsi qu'il y eut une transaction entre les Tyrrhéniens et les Carthaginois, à l'effet de fixer les articles d'exportation, d'assurer assis-

tance et protection aux étrangers, etc. De pareilles conventions, qui réglaient les intérêts réciproques, avaient sans doute autant d'importance pour les Carthaginois que pour les Etrusques. Il est évident que dès lors les deux nations suivaient ce que nous appelons aujourd'hui une politique commerciale. Il y a tout lieu de croire que c'est à la suite d'un traité de ce genre que les Etrusques prirent possession de l'île de Corse, qui avait de l'importance comme station navale ainsi que par ses produits, tels que la cire, le miel, la résine, etc.

Le sol de l'Etrurie fournissait tous les matériaux pour la construction des vaisseaux : toutefois à certaine époque, on préférait au bois indigène les arbres gigantesques de la Corse. Les quilles se faisaient avec les hêtres du Latium. La culture du chanvre, fort ancienne dans le pays, procurait de la toile à voiles. On élevait du bétail, des porcs ; l'agriculture enrichissait les habitants ; on exportait des céréales à Rome. La poterie, les vases et coupes d'airain, la chaussure et autres objets de luxe ou d'art étaient répandus dans toute la Grèce. On importait l'encens qui se consommait en grande quantité dans les sacrifices, l'ivoire et sans doute des métaux précieux pour les ouvrages d'orfévrerie. On n'avait que des monnaies en cuivre, basées sur le système décimal, qui trouve son explication dans les croyances religieuses. Pour le trafic intérieur, les marchés se tenaient auprès des temples comme dans l'Inde et en Égypte. Les marchands profitaient de l'affluence du peuple, les jours de fête, pour y mettre en vente leurs denrées ; c'était là que chacun allait faire ses provisions. Les foires étaient fréquentées même en temps de guerre. Les places les plus suivies pour le commerce maritime étaient Pise, Populonium, Caere, et surtout Atria et Spina, à l'embuchure du Pô.

Nous avons vu que diverses nations disputaient aux Carthaginois la suprématie commerciale. Le temps était loin où les Tyriens l'exerçaient sans concurrence et sans combat,

par la seule influence de leurs pacifiques expéditions. Les rivaux les plus dangereux des Carthaginois étaient les Grecs, peuple actif, intelligent et spirituel. Leur ascendant moral assurait leur domination partout où ils s'établissaient, et leurs navires s'aventuraient jusqu'à Tartessus. Pour se maintenir contre des concurrents aussi redoutables et contre les Etrusques qui ne l'étaient guère moins, il eût été imprudent aux Carthaginois de trafiquer au hasard et selon la chance du jour : ils durent songer à assurer leur position soit par la force des armes, soit par les traités. On voit que dès lors la politique internationale reposait sur des rapports très compliqués. Rien ne se développe plus rapidement que la politique, pourvu qu'une nation ait la perception claire et nette de ses intérêts.

Nous avons mentionné les deux traités qui étaient intervenus entre Carthage et les Tyrrhéniens ; l'histoire nous a conservé deux autres conventions qu'elle avait conclues avec Rome. La première date de l'année 509 avant Jésus-Christ ; c'était l'époque où les Carthaginois prenaient pied en Sicile et ruinaient les établissements des Hellènes. Les relations régulières de la Grèce avec cette île et l'Italie paraissent avoir cessé dès lors. En effet, nous voyons que Gélon, attaqué par les Carthaginois, appelle vainement les Grecs à son secours ; il dut combattre seul et la victoire se déclara pour lui. La victoire de Gélon sauva les cités grecques de la Sicile et arrêta les envahissements de leur ennemi commun. La lutte continua avec des chances diverses et les deux rivales finirent par tomber au pouvoir des Romains. On sait que Scipion versa des pleurs sur le sort de Carthage. A l'aspect de l'incendie qui consumait cette ville naguère si florissante [1], il songea aux révolutions des empires et prononça ces

[1] Châteaubriant, Itin. de Paris à Jérusalem, t. III, p. 156. — Le vaisseau sur lequel j'étais parti d'Alexandrie, étant arrivé au port de Tunis, nous jetâmes l'ancre en face des ruines de Carthage ; je les regardais sans pouvoir deviner ce que c'était ; j'apercevais quelques cabanes de Maures, un ermitage musulman

vers d'Homère en les appliquant aux destinées futures de Rome : « Un temps viendra où l'on verra périr et les sacrés murs d'Ilion, et le belliqueux Priam, et tout son peuple. »

L'esprit et les tendances qui guidaient Carthage dans son commerce extérieur dirigeaient également ses rapports avec ses possessions et dépendances.

La grande Leptis avait dû son origine à un parti mécontant émigré de Sidon ; Carthage fut fondée par des Tyriens qui avaient quitté la mère patrie pour la même cause. Les Phéniciens avaient choisi pour leurs colonisations les côtes occidentales (de la Méditerranée) qui débordent la côte de l'est et s'avancent au nord vers l'Italie et la Sicile. D'après la chronologie ordinaire l'établissement de Carthage date de l'année 878 avant l'ère vulgaire, et ne précède par conséquent que d'un siècle et demi la naissance de la plus ancienne colonie de la Sicile ou de la basse Italie. C'est dans l'intérieur d'une vaste baie (le golfe de Tunis)[1], que les Tyriens émigrés choisirent l'emplacement de la nouvelle cité, entre le cap Bon à l'est et le cap Zibib à l'ouest. De la côte occidentale du golfe s'avance une presqu'île, ayant un demi-mille allemand de large ; ce fut sur cette presqu'île que s'éleva Carthage. Une étroite bande de terre, se projetant vers l'ouest, formait un double port : l'un pour les bâtiments marchands, l'autre pour les vaisseaux de guerre ; c'était en même temps une barrière qui fermait le lac. Du côté de la mer un seul mur protégeait la ville ; sur la langue de terre, la citadelle de Byrsa dressait ses formidables remparts qu'ap-

sur la pointe d'un cap avancé, des brebis paissant parmi des ruines ; ruines si peu apparentes, que je les distinguais à peine du sol qui les portait ; c'était là Carthage. Châteaubriant, l. c. p. 177. (*Note du Traducteur.*)

[1] Le lac de Tunis pouvait servir de port aux flottes des anciens ; aujourd'hui une de nos barques a bien de la peine à le traverser sans échouer. Il faut avoir soin de suivre le principal chenal qu'indiquent les pieux plantés dans la vase. Châteaubriant, Itinér. de Paris à Jérusalem, t. III, p. 118.

(*Note du Traducteur.*)

puyait une triple enceinte de murs gigantesques, ayant trente coudées de haut sur trente pieds de large.

Toujours marchands et toujours pacifiques, les Phéniciens n'étaient pas venus s'établir les armes à la main; ils avaient acheté le terrain pour une redevance annuelle ; il est vrai qu'ils cessèrent de la payer dès qu'ils furent les plus forts. Les commencements de la brillante fille de Tyr sont obscurs. Nous ne savons par quels efforts, par quels exploits elle devança de si loin les autres colonies. Les naturels du pays devinrent bientôt à leur tour tributaires ; ce fut là sans doute le commencement de sa suprématie sur les autres cités phéniciennes. En effet, avant de pouvoir s'élever au rang d'une grande puissance politique, il fallait que Carthage se fût assuré la domination sur ses voisins; c'étaient des peuples agriculteurs qui payaient leur tribut en céréales. L'approvisionnement de la ville étant assuré, elle put entretenir une armée; les recrues étaient fournies par les peuplades libres du voisinage. On désignait sous le nom de Libyens les sujets des Carthaginois; les autres tribus africaines étaient appelées Numides ou Nomades. Selon le témoignage d'Hérodote elles étaient éparpillées sur la côte septentrionale depuis l'Égypte jusqu'à la petite Syrte; puis venaient des peuples laboureurs qui sans doute devaient leur civilisation aux Phéniciens. Parmi les peuplades vivant sur le territoire de la république, quelques unes s'étaient mélangées avec les Carthaginois; c'était ce qu'on appelait Libyphéniciens [1].

Carthage s'assura la domination sur toutes ces tribus et peuplades par un vaste système de colonisation qui lui offrait en outre l'avantage de se débarrasser de la partie indigente

[1] On appelait Libyphéniciens la population mélangée des villes maritimes; les Phéniciens en formaient la classe dominante; mais soit par alliance, soit par des services rendus, soit à la suite d'un long séjour, les indigènes pouvaient s'y faire admettre. Carthage elle-même faisait partie des villes Libyphéniciennes. MANNERT, *Géogr. des Etats barbaresques ;* trad. en français par Marcus et Duesberg, p. 253. (*Note du Traducteur.*)

et turbulente des habitants. On ne saurait déterminer avec précision les limites du territoire de Carthage; il s'étendait à l'ouest jusqu'aux tribus nomades, avec lesquelles on ne maintenait la bonne intelligence que par diverses concessions. D'un autre côté, toute cette série de villes et de places depuis la Grande Syrie jusqu'aux colonnes d'Hercule était au pouvoir de la république : c'est un fait incontestable. Nous savons qu'Annibal laissa des troupes sur ces divers points, avant de marcher contre les Romains. On mentionne en particulier les villes métagonites, dans les environs du cap *Metagonium*, aujourd'hui *Cabo di Ferro* près de Bone, dans la province de Constantine. Mais c'étaient des endroits isolés sur la côte, et la domination des Carthaginois ne s'étendait pas au delà dans l'intérieur des terres. On sait positivement qu'*Hippo-Regius*, la résidence du roi de Numidie, ne leur a jamais appartenu. Leur territoire ne s'étendait donc point jusque là, c'est à dire jusqu'au 6e degré de longitude est [1].

Au sud et à l'est, la démarcation est moins incertaine. Des terres fertiles s'étendaient le long de la côte, sur une largeur de trente-six milles; leurs habitants, peuple agriculteur, étaient le principal soutien de la puissance des Carthaginois. La partie septentrionale de ce district, le plus riche et le plus fertile de tout le territoire, s'appelait Zeugitane ; c'est là que s'élevaient Carthage, Hippo-Zarytus, Utique, Tunis, etc. : dans l'intérieur Vacca, Bulla, Sikka et Zama, devenue fameuse par la victoire de Scipion. Au sud de la Zeugitane s'étendait le Byzacium, dont le nom remontait aux anciens habitants qui s'appelaient Byzantes. Sur la côte nous avons également de grandes et florissantes cités : Adrumète, la

[1] Quoiqu'il n'y eût point ici, à ce que je crois, de ligne de démarcation bien fixe, on ne peut cependant trop se tromper en la plaçant sous le méridien du 6e degré de longitude. Au delà de cette ligne était situé *Hippo-Regius*. HEEREN, trad. française. (*Note du Trad.*)

petite Leptis, Tysdrus, Tacape. Une contrée célèbre par sa fécondité et qu'on appelait Emporia, avoisinait la petite Syrte : « Ce pays, dit Scylax, abonde en troupeaux, et les habitants sont les plus riches de tous. » Les Carthaginois y avaient des magasins pour les troupes de la capitale ; ils attachaient une grande importance à cette région qui était toujours exposée la première aux invasions de l'ennemi.

Plus loin, vers l'est, s'étendait le long de la mer, sur une longueur de cent milles géographiques environ, une étroite bande de terrain, habitée par les Nomades ; les bas fonds y rendaient la navigation difficile et dangereuse. C'était ce que l'on appelle le pays des Syrtes (le Beylik de Tripoli). Hérodote nous en fait connaître les habitants. Ce sont les Auséens et les Machlyes ; les Lotophages[1], puis les Gindanes, au sud, et les Maces à l'est des Lotophages ; enfin à l'extrémité orientale, les Nasamons. La limite était marquée par les autels des Philènes, sur la Grande-Syrte (aujourd'hui golfe de Sidra). Cette vaste étendue de côtes offre quelques grandes localités : Zouchis, sur un golfe ou lac de 400 stades de circuit, avec des teintureries, salaison de poisson ; Abrotonum, la Grande-Leptis ou la Nouvelle-Ville, qui payait aux Carthaginois un talent par jour ; puis Aspis, le meilleur port de la Grande-Syrte ; puis le fort d'Euphrantas, l'ancienne limite entre le territoire carthaginois et Cyrène ; puis enfin Charax ; les contrebandiers de Carthage y échangaient du vin contre le *silphium*, dont l'exportation était prohibée à Cyrène.

[1] Le lotus dont il est question ici (*Ramnus lotos, Lin.*), est différent de celui qu'on trouvait en Egypte et dans la Cyrénaïque. Dans les temps historiques ce peuple se nourrissait encore du fruit de cet arbrisseau ; le fait dont parle Homère (Odyssée, XIV, 299) n'est donc point une invention poétique : il fournit la preuve que dès le temps d'Homère, on connaissait ces plages lointaines. MANNERT, *Géogr. des Etats barbaresques*. (*Note du Traducteur.*)

La cité de Didon grandit[1], s'enrichit et devint puissante et magnifique comme avait été sa métropole ; au moment où éclata la première guerre punique, elle comptait dans sa vaste enceinte plus de 700,000 habitants ; les terres qu'elle faisait cultiver par les peuplades voisines, suffisaient pour nourrir cette immense population. C'est par les Nomades que Carthage entretenait ses relations avec l'intérieur. Les Nasamons allaient, en automne, recueillir les dattes dans l'oasis d'Augiles ; le trajet était de quatre jours. Les Arabes de Bengasi y font encore aujourd'hui leur provision. Par l'intermédiaire des Nasamons, les Carthaginois tiraient les pierres fines [1] du pays des Garamantes, aujourd'hui le Fezzan. Strabon donne les distances de cette contrée à l'oasis d'Ammon (quinze journées de marche), et jusqu'aux Ethiopiens, sur la mer Orientale (dix journées de marche), évaluations qui prouvent que les caravanes visitaient ces régions. Hérodote, qui est encore plus explicite, indique un autre chemin de Thèbes à Augiles ; à l'intérieur il connaît le grand désert qui s'étend depuis Thèbes jusqu'aux Colonnes d'Hercule. Voici ses distances itinéraires : de Thèbes à l'oasis des Ammoniens, dix journées de marche ; d'Ammonium à Augiles, dix autres journées ; d'Augiles, dans la direction du sud-ouest, à l'oasis des Garamantes, également dix jours. La même distance séparait ces derniers peuples des Atarantes, et ceux-ci des Atalantes. Voilà des indications précises, qui se basent évidemment sur le parcours des caravanes. Hérodote ajoute que des Garamantes aux Lotophages, en droite ligne, le chemin est de trente journées ; c'est par cette voie que les grenats arrivaient aux Carthaginois. Un fait assez curieux, rapporté par l'historien grec, c'est que les Garamantes faisaient la chasse aux Troglodytes éthiopiens, qui se nourrissaient de serpents, de lézards, etc.

[1] Grenats, escarboucles, en grec *carchedonios lithos*, pierre carthaginoise. Ces grenats étaient importés chez les Garamantes, des pays montagneux de l'Afrique intérieure. HEEREN. (*Note du Traducteur.*)

Augiles (Augila), était un point central d'où rayonnaient des routes dans diverses directions. C'est là que se rendaient les Nasamons, qui probablement poussaient leurs voyages jusqu'à Cyrène. Dans des temps plus reculés on voyait aussi les caravanes égyptiennes arriver à Augiles, d'où elles continuaient leur route dans l'intérieur de l'Afrique.

Les indications d'Hérodote restaient obscures, tant que la position de l'oracle d'Ammon était inconnue ; aujourd'hui elle est fixée avec certitude. L'Ammonium formait un état florissant avec une population nombreuse, composée d'Égyptiens et d'Ethiopiens. C'est le Siwah [1] moderne ; on y voit les ruines du temple et des murs d'enceinte, la source du Soleil y existe toujours. Le pays produit des dattes, des grenades et du bétail ; le chameau n'y réussit pas ; on trouve aux environs le sel gemme en grande quantité. La distance de Thèbes au temple d'Ammon, donnée par Hérodote, est trop courte de moitié ; sans doute il aura omis une station intermédiaire. Les caravanes partaient de Thèbes (aujourd'hui le point de départ est le Caire) et faisaient route vers la grande oasis (aujourd'hui El-Wah, la ville principale est El-Karghé); le chemin était de dix jours. La grande oasis avait une colonie fondée par les Samiens (Hérodote). C'est encore aujourd'hui une station pour les caravanes qui se rendent soit à Siwah, vers le nord-ouest, soit vers le sud, au Soudan et au Darfour. D'El-Wah à Siwah, il y a onze journées de marche. De Siwah le chemin passe par le désert de Barca et aboutit à Augiles, qui a conservé son nom ; c'est là que s'arrêtent les caravanes qui viennent de l'ouest de l'Afrique et font route vers le Caire. Les habitants ne se bornent pas à trafiquer avec les caravanes, ils les suivent soit comme chameliers, soit comme marchands.

[1] L'ancien oracle d'Ammon se retrouve dans l'emplacement de Siwah, que nous connaissons par les voyages de Browne et d'Hornemann : 29° 13′ lat. 44° long. du méridien de l'île de Fer. Les ruines du temple sont nommées par les habitants : *Birbé*, mais plus souvent *Umebeda*. *Voy*. MANNERT et HEEREN. (*Note du Traducteur*.)

Le pays des Garamantes s'appelle aujourd'hui le Fezzan. Cette contrée a quatre-vingts milles (allemands) du sud au nord, sur une largeur de trente à quarante milles, de l'ouest à l'est; on y trouve Zuila, station pour les caravanes venant de l'Égypte et du Soudan.

La distance d'Augiles au pays des Garamantes, qu'Hérodote fixe à dix jours de marche, est de vingt jours; il a encore omis ici une station intermédiaire, que le géographe arabe Edrisi nomme Zala; elle se trouve à dix journées d'Augiles, à moitié chemin du Fezzan. On se sent frappé de terreur devant les descriptions que les voyageurs modernes font des déserts qui enveloppent Augiles de leurs replis brûlants. Ce n'est certes pas à la mer qu'il faut comparer ces horribles landes de l'Afrique. Comprimée sous le poids d'un incendie continuel, la terre y est muette; le simoun y roule en silence ses ondulations suffocantes; des tourbillons de sable enflammé sont les brouillards du désert; l'Océan au contraire s'anime sous la tempête; partout le bruit, la vie et le mouvement. Sur la route de Zala, on trouve les monts Haroudsch.

Les Ethiopiens auxquels les Garamantes faisaient la chasse, sur des chars à quatre roues, sont les Tibbos, qui habitent les monts Tibesti, dans le désert de Bourgou, à quelques journées de marche du Fezzan. On leur fait toujours la chasse comme autrefois, et le Fezzan est toujours le principal marché du commerce avec l'intérieur de l'Afrique; c'est le rendez-vous des caravanes qui visitent Bornou et la Nigritie (Soudan). Nous savons par Denham et Clapperton, qu'on trafique encore aujourd'hui avec les régions au nord du désert, notamment avec Tripoli. Les caravanes y importent des esclaves. Le commerce s'étendait ensuite chez les Atarantes (Bournou) et les Atalantes (aujourd'hui Bilma). Le point le plus reculé vers le sud-est du Fezzan s'appelle Tegerry.

On voit par ce qui précède que les relations des Carthaginois plongeaient très avant dans l'intérieur de l'Afrique. Quand on songe à ce que les anciens auteurs nous racontent des richesses de Carthage, des merveilles de Thèbes, on est fondé à croire que ces relations devaient être des plus animées et des plus importantes. Aujourd'hui le trafic subsiste encore dans ces directions, mais sur une plus petite échelle. La civilisation a disparu de ces contrées où brillèrent jadis Cyrène et Carthage.

Il nous reste à nous occuper d'une route vers l'ouest, dont parle également Hérodote. Cinq jeunes Nasamons, suivant le récit de l'historien grec, partirent de la grande Syrte avec des provisions d'eau et des vivres pour explorer les déserts de l'Afrique et chercher à y pénétrer plus avant qu'on ne l'avait encore fait jusqu'alors. Après avoir marché quelque temps vers le sud-ouest, ils rencontrèrent des hommes noirs, de petite taille, qui les emmenèrent à une ville située sur une grande rivière coulant de l'ouest à l'est. C'est le Djoliba ou Quorra ; les découvertes de Denham, Clapperton, Laing et Caillié ont mis ce fait hors de doute. Ibn-Batuta appelle ce fleuve le Nil des Nègres ; d'après ce géographe arabe, ce serait un affluent du Nil d'Égypte. Quant à la ville, nous en connaissons aussi peu l'emplacement que celui de l'Ulil des Arabes au moyen-âge. Peut-être que la première de ces deux cités occupait la position de Ganah, jadis riche et florissante capitale d'un royaume nègre du même nom ; elle fut éclipsée par Tembouctou (Tombouctou, Tomboutto), fondée l'an 610 de l'hégire (1213-1214 de Jésus-Christ), et finit par disparaître complètement après le XVIe siècle. En tout temps ces contrées furent le rendez-vous des négociants de l'est et de l'ouest. De nos jours le Boureh et le haut Soudan effectuent de vastes exportations d'or qu'ils dirigent vers le Tombouctou. Sous la domination des Arabes, selon le témoignage de leurs géographes, les Berbers importaient à Ganah du sel,

du cuivre travaillé, des étoffes de coton et des dattes; en échange ils prenaient de la poudre d'or et des esclaves. Le pays de Ganah ne produisant pas assez d'or pour l'exportation, il fallait de toute nécessité que, pour l'échanger contre d'autres denrées, on s'en procurât au dehors; ce fait démontre qu'il existait des liaisons très suivies avec les pays de l'est où le précieux métal se trouve en abondance.

La ville mystérieuse découverte par les voyageurs Nasamons avait-elle des communications avec l'Ethiopie orientale et avec Meroë? Le problème est insoluble. Par contre, on peut regarder comme un fait positif, que les états sur les côtes du nord de l'Afrique embrassaient les peuplades éthiopiennes dans le vaste cercle de leurs opérations. Ce qui le prouve, c'est qu'on trouvait de l'ivoire chez les Tyrrhéniens, qui le recevaient sans doute des Carthaginois; d'ailleurs les liaisons entre l'Ethiopie et l'Égypte sont constatées par l'histoire. Les Arabes, de leur côté, allaient porter en Ethiopie, par mer, les produits de leur pays et les denrées de l'Inde, comme nous l'avons montré ailleurs. Meroë nous apparaît comme un vaste marché où étaient versées les productions de l'Asie, de l'Arabie, de l'Ethiopie, de l'Égypte et de la Libye. Par suite de ce mouvement prodigieux et du contact de tant de peuples dut naître une civilisation, modifiée nécessairement par les influences du climat et de la constitution physique du pays. La gloire de Meroë rayonne dans la nuit des siècles les plus reculés. Homère célèbre les vertus des Ethiopiens, les favoris des dieux. Les habitants de l'Olympe les honorent de leur présence et assistent à leurs fêtes. D'après Hérodote, l'Ethiopie est la région la plus reculée du globe; le ciel l'a comblée de ses plus riches présents; elle a de l'or en profusion, de l'ivoire, de l'ébène et autres bois précieux; les hommes y sont plus grands, plus beaux et arrivent à un âge plus avancé que partout ailleurs [1]. Dans la

[1] La plupart allaient jusqu'à cent vingt ans et quelques uns allaient au delà. HÉRODOTE. (*Note du Traducteur.*)

croyance des anciens Grecs, un pays où se trouvaient réunies tant de merveilles et de magnificence, devait être le séjour des dieux.

Le commerce et la civilisation, qui marche toujours à sa suite, ont trouvé de tout temps leur premier asile aux environs des temples et des sanctuaires ; il en fut de même en Ethiopie et en Égypte. L'Ammonium fut institué par les Egyptiens conjointement avec la caste régnante de Meroë ; Thèbes fonda plus tard l'oracle de Dodone. Le culte d'Ammon et d'Osiris est originaire de Meroë ; un fait remarquable c'est que dans les temples de Jupiter Ammon on conservait constamment, parmi les objets sacrés, un petit navire de matière précieuse. L'origine de l'Ammonium se perd dans les temps inaccessibles à l'investigation de l'histoire ; les récits qui se rattachent au lac Triton, aux jardins des Hespérides, à l'expédition des Argonautes sont également du domaine des traditions mythologiques, mais on y demêle les indices d'actives relations entre divers peuples de l'antiquité. Une époque plus récente, mais dont nous sommes séparés au moins par un intervalle de plus de trois mille ans, nous a légué les ruines d'antiques cités ; ces monuments nous aideront à retrouver les voies pratiquées jadis depuis le golfe Arabique jusqu'à Thèbes en Égypte, et jusqu'aux côtes de la Méditerranée. Adulis (sur la côte d'Égypte), Axoum dans l'intérieur des terres, puis Meroë ; ici le Nil se sépare en deux branches, le Bahar-el-Abiad et le Tacaze ; plus loin vers le nord, Syène, Thèbes, vers l'ouest la grande oasis, enfin l'Ammonium ; voilà les points principaux du chemin par lequel les produits de l'Inde, de l'Ethiopie et de l'Arabie arrivaient à Carthage et sans doute aussi à Cyrène. La route était longue, comme on voit ; elle passait par bien des peuplades diverses de mœurs et de langage ; en grande partie elle traversait des déserts ; ce qui facilitait toutefois les voyages, c'est la présence de nomades arabes et éthiopiens dans les contrées connues aujourd'hui sous le nom de Nubie

et de Sennaar, au moins pendant la domination des Perses, comme nous l'apprend Hérodote. Plus tard, sous Auguste, des tribus nomades sont également échelonnées le long du Nil depuis l'île de Philée jusqu'à Meroë (Sennaar).

Hérodote cite en outre les Ethiopiens macrobiens, qui habitaient en Libye, vers la mer Australe. Cambyse songeait à les réduire en esclavage; il se mit en marche tel qu'un furieux, comme dit l'historien grec; mais faute de vivres, et craignant que ses soldats ne se dévorassent les uns les autres, il dut renoncer à l'expédition et retourna à Thèbes, après avoir perdu la moitié de son armée. Ce que le pays présente de plus curieux, c'est la table du soleil. Les renseignements fournis par Cosmas, nous mettront à même de fixer les contrées habitées par les Ethiopiens macrobiens. « Le pays de l'encens, dit le voyageur indien, est situé à l'extrémité de l'Ethiopie, à cinquante journées d'Axoum, dans le voisinage de la mer, qu'elle n'atteint pas. Les habitants de Sasou viennent y prendre l'encens et autres substances aromatiques, qu'ils exportent par mer dans l'Arabie Heureuse et dans l'Inde. Le pays de Sasou a beaucoup de mines d'or. Tous les deux ans le roi d'Axoum y envoie des agents, auxquels d'autres marchands viennent se joindre; de cette manière se forment des caravanes de près de cinq cents hommes; ils transportent des bœufs, du sel et du fer. Arrivés aux frontières, ils établissent leur camp qu'ils ferment d'une clôture d'épines. Dans l'enceinte on tue des bœufs et on les coupe en morceaux, qu'on place sur la haie avec le fer et le sel. Viennent ensuite les habitants, qui posent de l'or sur la marchandise mise ainsi en vente, puis ils attendent en dehors de l'enceinte. Les marchands examinent la quantité d'or qu'on leur a apportée : si elle leur convient, ils le prennent et les autres emportent la marchandise; dans le cas contraire, ils y ajoutent quelque chose ou retirent ce qu'ils avaient offert. Tels sont les procédés dont on se sert dans ce pays où les vendeurs et les acheteurs ont un langage

différent et manquent de truchements ; cette espèce de foire dure cinq jours. »

Nous savons par Bruce que le district où croît l'encens est compris entre le détroit de Bab-el-Mandeb (la porte des pleurs) et le cap Gardafui ; que les habitants actuels sont les Samalis, et qu'ils communiquent, par mer, avec l'Arabie. Deux cents ans après Hérodote, Ptolémée III s'empara de Sasou et de l'Ethiopie; pour perpétuer le souvenir de sa conquête, il fit ériger un monument avec une inscription qui a été conservée. C'est donc là qu'il faut chercher « la table du Soleil, » ainsi nommée sans doute parce que l'on y plaçait des morceaux de viande séchée et torréfiée par le soleil. C'est sans doute aussi à ces mêmes contrées que s'applique l'apostrophe d'Isaïe : « Le travail de l'Égypte et le trafic de Cous et les Sabéens, hommes de grande taille, passeront vers toi et seront à toi. » Ici comme dans d'autres passages de l'Écriture, l'Égypte et l'Ethiopie paraissent étroitement unies. Nous lisons encore dans Isaïe : « Malheur au pays qui fait ombre avec ses ailes, qui est au delà du fleuve de Cous, qui envoie des ambassadeurs dans des vaisseaux de joncs sur les eaux. » Ces paroles nous fournissent une preuve frappante des relations maritimes de l'Ethiopie.

Ici s'arrêtent les notions que l'antiquité nous a transmises sur des contrées qui, même de nos jours, sont encore inconnues. Bien des problèmes, du plus haut intérêt pour la science, sont restés sans solution. Le temps a presque tout emporté; quelques faibles documents ont seuls échappé à ses ravages. En rapprochant les renseignements positifs qui nous sont parvenus[1], nous acquérons la certitude que le commerce des côtes septentrionales de l'Afrique pénétrait par l'Egypte et la Nubie très avant dans le sud. Nous ne savons jusqu'à quel point il y avait connexité entre ce commerce et celui de Coptos, Bérénice ou Myos-Hormos ; toutefois nous avons lieu de croire que les relations avec Meroë restèrent florissantes jusqu'à l'avénement des Ptolémées, qui

créèrent la navigation de l'Égypte avec l'Inde. D'ailleurs l'Ethiopie s'était séparée de l'Égypte. Il est fort probable que les Arabes continuèrent à visiter les côtes de l'Ethiopie. Leurs relations avec l'Inde et l'Afrique dataient de trop loin pour ne pas se maintenir avec avantage contre la concurrence de la marine égyptienne; et c'est peut-être cette rivalité obstinée et redoutable qui décida Ptolémée III à entreprendre la conquête de l'Ethiopie et de Sasu.

Adule et Azab étaient les deux grands marchés des Arabes dans ces contrées; Azab à l'entrée du golfe Arabique, Adule un peu plus loin, en remontant la côte, aux environs d'Arkeeko. Pline donne des renseignements précis sur Adule: c'était la place la plus importante pour le commerce des Troglodytes et des Ethiopiens; ils y apportaient de l'ivoire, des cornes de rhinocéros, des peaux d'hippopotame, de l'écaille et des esclaves. Ces deux points étaient probablement reliés par une route avec Axoum, dont les ruines se voient encore aujourd'hui à moitié chemin de Meroë. Meroë à son tour a disparu, et Chandi, qui en occupe l'emplacement, touche à sa décadence. Jadis c'était le rendez-vous des caravanes du Sennaar, de l'Égypte, de Suakem et du Cordofan.

Il a déjà été question des caravanes qui se rendaient d'Axoum à Sasu pour y chercher de l'or; ce qu'il y a de remarquable, c'est qu'elles se dirigeaient sur Axoum et non sur Meroë. De nos jours encore c'est chez les Samalis que se tient le plus grand marché, notamment à Berberah, ville sur la côte, où il dure depuis octobre jusqu'au mois d'avril. On exporte de la gomme, de la myrrhe, de l'encens, des esclaves et du bétail; on y fait l'échange des denrées de l'Inde et de l'Arabie, contre l'or et l'ivoire. Les caravanes venant de l'ouest y affluent. Nous ne savons s'il en était de même dans l'antiquité, mais cela est fort probable; sans doute le commerce change de route, même dans de pareilles contrées, mais il n'est point entièrement anéanti.

Ces relations s'étendaient-elles jusqu'à Ajan et Zanguebar?

c'est encore là une de ces questions obscures qui se refusent à toute solution positive.

Dans l'antiquité on allait de Syène ou d'Eléphantine à Meroë, en remontant le Nil. Le courant étant très rapide, on attachait une corde de chaque côté du bateau que l'on tirait de la sorte. Après quatre jours, on arrivait à l'île de Tachompso; on quittait le bateau et l'on faisait quarante jours de chemin le long du fleuve; les cataractes et les écueils rendaient la navigation dangereuse et souvent impossible [1]. Puis on montait dans un autre bateau, on naviguait douze jours et l'on arrivait à Meroë. D'après une autre information, consignée dans Pline, on ployait les navires quand on arrivait aux passages dangereux. Syène figure déjà dans les prophéties d'Ezéchiel. La distance de cette ville à Meroë est évaluée à cinq mille stades; on croyait qu'à trois mille stades plus loin vers le sud, les chaleurs excessives rendaient le pays inhabitable. Aujourd'hui la route des caravanes part d'Assouan, qui correspond à l'ancienne Syène, traverse le désert de Nubie et les monts Schigré; le trajet est de vingt journées de marche.

C'est à cela que se bornent les renseignements que nous possédons sur les voies de communication entre l'Égypte et l'Ethiopie, et sur le commerce de Carthage avec l'intérieur de l'Afrique.

Il est temps de suivre les Carthaginois sur la Méditerranée, le plus vaste et le plus brillant théâtre de leur négoce.

La puissance militaire de la république fut créée par Magon, vers la fin du VIe siècle avant notre ère; Asdrubal et Amilcar, ses fils, continuèrent l'œuvre paternelle; Hannon et Himilcon se montrèrent les dignes successeurs de leur père Amilcar; ils furent chargés par l'État d'explorer les

[1] Hérodote ne parle point de cataractes; voici le passage entier : « Car dans cet espace le Nil est plein de rochers pointus et de grosses pierres qui rendent la navigation impossible. » (*Note du Traducteur.*)

côtes de l'Océan, à la tête d'une flotte nombreuse et d'y fonder des comptoirs. On peut admettre qu'à cette époque, Carthage possédait les villes phéniciennes de la Sicile, que sa domination s'étendait sur la Sardaigne et les îles Baléares, et qu'elle faisait exploiter les mines d'argent en Espagne. Le produit de ces inépuisables filons fournissait à l'entretien de ses armées. Aux îles Baléares on prenait du vin, de l'huile d'olive, de la laine et des mules d'un grand prix; c'était en même temps un débouché lucratif pour le commerce des esclaves. Les Carthaginois ne fondèrent point d'établissement sur les côtes de la Gaule où régnait Massilia. Toutefois l'intérieur du pays leur fournissait des recrues; du temps d'Annibal ils avaient même conclu des traités avec des peuplades gauloises. Le Périple d'Hannon [1] est un des plus précieux documents géographiques que nous ait laissés l'antiquité. Hannon partit avec soixante navires et trente mille colons, hommes et femmes, de race libyphénicienne; il créa des comptoirs sur la côte occidentale de l'Afrique. Les relations avec ces parages paraissent avoir été très anciennes. Hérodote rapporte que les Carthaginois visitaient une peuplade libyenne, au delà du détroit. A leur arrivée, ils débarquaient les marchandises, les mettaient en vente sur le rivage et remontaient dans leurs bateaux, après avoir fait une grande fumée. Les naturels, avertis par ce signal, s'approchaient de la côte, déposaient de l'or à côté des marchandises et s'éloignaient. Si les Carthaginois trouvaient que la quantité d'or répondait à la valeur de l'objet, ils l'empor-

[1] Le voyage d'Hannon eut lieu durant la période comprise entre le règne de Darius Ier et le commencement de la première guerre punique; il est impossible de préciser l'année où l'expédition mit à la voile. La traduction grecque du Périple est un extrait de l'original carthaginois, qui était déposé dans le temple de Saturne, où tout le monde pouvait en prendre connaissance. L'île de Cerné est située dans une baie près de la ville de Santa-Cruz. Les découvertes d'Hannon s'étendirent jusqu'au 11° 30′ latitude nord. *Voy*. MANNERT, *Géogr. anc. des états barbaresques*, p. 376-399. (*Note du Traducteur.*)

taient ; sinon, ils n'y touchaient pas ; c'était, comme on voit, un commerce d'échange. On n'est pas d'accord sur la position de l'île de Cerné, où s'arrêtèrent les voyages d'Hannon. La flotte y ayant abordé, les marchandises furent transportées dans de petites barques sur le continent. On échangea des objets de parure, de la poterie, du vin et de la toile d'Égypte contre des dents d'éléphant, des peaux et des poissons salés. Au sud de Linx (Larache), le long d'une vaste baie, étaient échelonnés plusieurs comptoirs phéniciens. Ces explorations avaient procuré aux Carthaginois des notions plus sûres et plus étendues qu'aucun peuple ne pouvait en avoir à cette époque. Il n'est pas non plus impossible que des vaisseaux carthaginois aient été poussés par la tempête à travers les immenses solitudes de la mer occidentale, sur quelque plage éloignée. C'est ainsi qu'il est question d'une île dans l'Océan, que les Carthaginois auraient fixée d'avance comme un lieu de refuge en cas de malheur.

Le voyage d'Himilcon paraît n'avoir eu d'autre but que de chercher la voie maritime pour arriver aux îles [1] Cassitérides ; au moins il ne reste aucune trace d'établissements phéniciens sur les côtes occidentales de l'Europe ; on les appelait les îles Oestrymiques (aujourd'hui Sorlingues). Les habitants transportaient leurs produits dans des barques de cuir sur les côtes de l'île d'Hibernie. Après la chute de Carthage, le commerce de l'étain passa entre les mains de Marseille.

Quant à la marine des Carthaginois, tout ce que nous en savons, c'est qu'ils avaient des bateaux à fond plat, qui rasaient avec une célérité merveilleuse la surface des eaux et glissaient sans danger sur les bas fonds et les écueils, le long des côtes.

[1] D'après l'opinion la plus généralement adoptée, le *cassiteros* des Grecs était de l'étain. Dans le Périple, ces îles sont appelées *Oestrymiques*.
(*Note du Traducteur.*)

D'immenses trésors en métaux précieux étaient amoncelés à Carthage, mais la masse du numéraire n'était point en rapport avec ces richesses. On croit que ce sont les Grecs de la Sicile qui enseignèrent aux Carthaginois l'art de fabriquer la monnaie. Un fait des plus curieux, c'est qu'on avait des signes monétaires en cuir, n'ayant cours que dans la capitale ; ils offrent quelque analogie avec notre papier monnaie et nos billets de banque. Le commerce avec les peuplades barbares se faisait uniquement par voie d'échange. Dans les transactions avec les nations civilisées, telles que les Tyrrhéniens et les Grecs, on ne pouvait se passer de métal monnayé comme mesure de valeur. Aussi trouve-t-on un grand nombre de monnaies avec inscription punique, frappées dans les villes de la Sicile et de l'Espagne. On voit que le droit de battre monnaie n'était pas un monopole ; la fabrication en était libre sous la surveillance et la garantie de l'État, de même qu'en Grèce et en général chez les peuples de l'antiquité. C'est ainsi qu'il pouvait arriver qu'au milieu de colossales fortunes particulières, l'État se trouvât trop pauvre pour payer la solde aux troupes mercenaires. Aristote en cite un exemple. Dans cette extrémité on fit publier que tous les citoyens et habitants qui auraient des griefs contre des villes ou des étrangers, eussent à les dénoncer en justice. Sur les plaintes qui furent déposées, on arrêta les vaisseaux qui sortaient du port. De cette manière on se procura des sommes énormes ; plus tard l'argent fut restitué à ceux que l'on avait dépouillés injustement.

Autant que nous pouvons apprécier la position de Carthage dans l'histoire du monde, ce fut un état essentiellement commercial. S'il entretenait des flottes et des armées, c'était pour se défendre, pour trafiquer en paix à l'ombre des épées mercenaires. Pour les Carthaginois, enfin, les exploits n'étaient qu'une spéculation mercantile.

[1] Carthage s'appelait en grec *Karchédon*, en phénicien *Carthada* ou *Kartha-*

La république carthaginoise a une physionomie à part; les éléments les plus hétérogènes y suivent une direction uniforme; l'unité s'établit à l'aide de ressorts dont le jeu se propage à de grandes distances; population libyphéniciennes, villes métagonites, colonies extérieures, tout cela constitue un ensemble immense sous l'impulsion souveraine de la capitale.

Chez les Grecs, il n'y a point de souverain, il n'y a point de centre d'action politique générale; la nationalité s'éparpille en tout sens. Toutes ces peuplades se tiennent par la communauté de l'origine, du langage et de la religion; mais de même qu'elles ont leur gouvernement et leurs intérêts particuliers, de même il y a chez elles une grande divergence d'idées, de mœurs et d'opinions. Dans ces divers états on devait apprécier diversement les occupations industrielles; l'austérité hautaine de Sparte s'en effrayait; à Thespies l'homme libre se souillait les mains à toucher une charrue; à Thèbes le trafic dégradait; pour arriver aux dignités, il fallait se réhabiliter par dix années de vie oisive. La voluptueuse Sybaris n'en voulait qu'aux industries qui troublaient ses festins par des bruits incommodes; elle reléguait les serruriers et les charpentiers hors de l'enceinte de ses murs; par contre, les teinturiers en pourpre et les marchands qui vendaient certaines espèces de poissons, étaient exempts d'impôts, et l'on décernait des couronnes d'or aux cuisiniers qui avaient bien mérité de leur art.

Hadat, c'est à dire la ville neuve. Selon Eusèbe et Procope elle fut bâtie en 1259. Elissa et Didon sont des mots phéniciens défigurés, signifiant : Cette femme fugitive. Le véritable nom de la citadelle était *Bosra* et non *Byrsa*, mot grec qui veut dire *cuir;* sur cette équivoque on a forgé un conte trop connu. Voyez les savantes et judicieuses observations de M. Munk, dans son article : *Carthage, Dict. de conversation*. (*Note du Trad.*)

Solon qui avait trafiqué lui-même, qui devait au trafic ses richesses et son indépendance, comprenait l'importance et la dignité de l'industrie dans toutes ses formes; il fit une loi qui obligeait les parents à faire apprendre un métier à leurs enfants; quiconque insultait un citoyen dans l'exercice de sa profession, sur la place publique, était traduit en justice; honneur et sécurité pour l'artisan, telle est la pensée fondamentale qui se fait jour dans ce code industriel; ses dispositions sont appuyées par les enseignements d'habiles ouvriers appelés de l'étranger.

Ce fractionnement en un grand nombre de gouvernements réveillait l'activité individuelle et lui ouvrait un vaste espace; la liberté politique donnait l'essor à l'intelligence et la poussait en avant sans relâche et dans toutes les directions. Les Grecs furent le premier peuple chez lequel la poésie et les arts, la philosophie et les sciences aient formé une propriété nationale.

Cette riche et brillante civilisation dont les reflets coloraient, pour ainsi dire, les moindres détails de la vie, dut naturellement réagir sur les rapports commerciaux. S'il est assez difficile de suivre cette influence à travers toutes les complications de l'existence sociale si féconde et si mobile des peuples helléniques, il y a entre le perfectionnement moral, les besoins et l'activité de l'homme, une connexité trop frappante, pour pouvoir être contestée ou même pour qu'il soit nécessaire de la démontrer.

Pour les Grecs, le commerce ne se bornait pas à l'échange de marchandises, consistant à les livrer ou à les recevoir, dans des vues de lucre, selon les besoins ou les occurrences du moment. Ils créèrent tout un système commercial, auquel ils donnèrent une base sûre et générale, en réglant les droits réciproques, les poids et les mesures. Les traditions que les Hellènes avaient reçues des Phéniciens et des Crétois, ils les fécondèrent et les étendirent, et ils finirent par éclipser leurs maîtres.

Assise sur deux mers et au point de jonction du Péloponnèse et de la Grèce proprement dite, Corinthe devint tout d'abord une place active et riche. Puis les colonies helléniques prennent racine aux rives fécondes de l'Asie-Mineure; elles croissent et fleurissent sous le ciel Ionien; au milieu d'elles, Milet élève ses palais magnifiques; par ses colonies aux bords du Pont-Euxin elle communique avec les barbares; elle crée un établissement en Égypte et tandis que ses spéculations pénètrent hardiment au sein de l'Asie, son pavillon domine la Méditerranée. Le colosse persan, en s'emparant de l'Ionie, vient broyer sous ses pas la belle et opulente cité; quand elle se fut relevée de ses décombres, Alexandre la saccagea de nouveau. Milet ne mourut point encore cette fois de ses blessures; enfin Osman et Tamerlan achevèrent sa ruine et ses derniers débris s'abîmèrent dans les flots du Méandre.

Sous le règne du célèbre Polycrate, la marine de Samos, grâce aux perfectionnements qu'elle devait à un constructeur de Corinthe, se rendit redoutable. C'est à Egine qu'appartient la gloire d'avoir tenté, la première, de donner aux transactions la garantie d'un système commun de poids et de mesures; ce fait important qui témoigne de la richesse et de l'activité de l'île d'Egine, remonte au règne de Phaidon, vers le milieu du VIIIe siècle avant Jésus-Christ. L'île d'Eubée avait également son échelle monétaire, qui se basait ainsi que celle d'Egine, sur le talent babylonien. Celui d'Egine était le plus répandu; toutefois les colonies grecques de la Sicile et de la grande Grèce avaient adopté le talent eubéique. Ceci nous prouve que pour les Grecs, le métal monnayé n'était qu'une mesure de valeur, qu'un moyen d'échange plus général et plus commode, qu'ils ne subordonnaient point aux affinités nationales. Nous en trouvons une autre preuve dans les cités grecques de la Sicile et de la basse Italie, qui avaient combiné le système importé de la mère patrie avec celui qui

était en usage en Italie ; elles avaient divisé le talent en livres romaines.

Le talent d'Eubée avait la même valeur que celui d'Athènes avant Solon, qui était avec le talent babylonien dans le rapport de 5 à 6. La plus ancienne monnaie grecque était celle d'Egine, elle représentait une tortue ; sur celle d'Eubée on voyait un taureau. Solon changea le titre attique incommode par son poids, et sous l'empire duquel l'argent était rare et à un taux élevé. Le peuple succombait sous le fardeau des dettes et se trouvait à la merci d'une aristocratie opulente. Les classes travailleuses sont la proie du besoin dès que les capitaux s'entassent quelque part au préjudice de l'industrie. La monnaie [1] créée par Solon était à celle d'Egine comme 3 à 5.

Ce fut encore Solon qui le premier éveilla les instincts marins de ses compatriotes et leur ouvrit cette immense et orageuse carrière, qui devait les conduire à la gloire et à la fortune. La conquête de Salamine est son ouvrage ; on lui attribue la disposition pénale qui défendait de naviguer d'Athènes à cette île, aux marins dont la barque avait chaviré dans le trajet. Si ce grand homme d'État a sanctionné la piraterie par une loi, c'est qu'à défaut de droit maritime, on n'avait que la force pour repousser l'insulte. Enfin Solon était protectionniste ; il frappa d'une défense absolue l'exportation des produits du pays, l'huile exceptée ; on la récoltait en abondance, l'olivier était cher à Minerve ; tout le reste ne venait que difficilement sur le sol calciné, poudreux et aride de l'Attique. Gouvernement, vie civile, vie militaire, vie in-

[1] Le talent valait 60 mines, la mine 100 drachmes, la drachme 60 oboles. A Athènes l'obole se divisait en 8 chalcus et le chalcus en 7 leptons. Les savants ont fixé différentes valeurs pour le talent. Selon Boekh (économe pol. à Athènes) lorsque Solon voulut changer la monnaie de manière à faire 100 dr. à 75, il avait en vue de rendre le talent attique égal au talent eubéique. *Voyez Bockh, Ekhel, Barthélemy, etc.* (*Note du Trad.*)

dustrielle, marine et commerce, ce vaste et sage esprit avait tout embrassé.

La création d'un système commun de poids et mesures suppose des connaissances assez avancées et une grande intelligence publique; il était d'ailleurs commandé par la multiplicité des intérêts qui naissaient du contact journalier de toutes ces peuplades, s'agitant dans un espace d'abord assez restreint, stimulées par une rivalité ardente et dont l'ambition se fondait sur les mêmes droits. Il importait d'assujettir à des formes régulières les relations qui s'étendaient et se compliquaient, à mesure que les établissements coloniaux poussaient en tout sens leurs ramifications innombrables.

Au milieu de ce mouvement général on voit quelques états s'engourdir dans leur orgueil et rester immobiles. A Lacédémone l'aristocratie se reposait des travaux de la guerre dans une oisiveté orgueilleuse; l'esclave labourait la terre; le citoyen ne savait qu'une chose, être libre. Et pour écarter plus sûrement le courant qui entraînait la plupart des états helléniques vers des occupations qu'elle méprisait, Sparte défend aux étrangers de se fixer dans ses murs; elle défend aux citoyens d'avoir de l'or en leur possession; avec la monnaie de fer [1] que la loi impose, le trafic devient impossible.

Apollonie avait également fermé ses portes aux étrangers, et dans les cités de la Thessalie jamais le marchand ne venait profaner la place publique. Les préjugés nobiliaires s'effarouchaient à l'aspect du commerce et de l'industrie; c'est dans les démocraties, qu'à l'abri d'institutions généreuses et s'appuyant sur la liberté, ils croissaient et prospéraient et se maintenaient contre les orages de la politique. Là où tous les pouvoirs se concentraient dans la main d'un seul, le négoce eut cruellement à souffrir des caprices et de la cupi-

[1] Cette monnaie de fer était d'un si grand poids et d'un si faible prix, qu'il fallait une charrette attelée de deux bœufs pour porter une somme de dix mines, c'est à dire de 500 fr. et une chambre entière pour la contenir.

(*Note du Trad.*)

dité vexatoire du maître. C'est ainsi que l'on voit Hippias à Athènes, et Denys, tyran de Syracuse, déprécier le cours de la monnaie et faire banqueroute à leurs sujets.

La Grèce baignée aux trois quarts par la mer, projetant au loin ses caps et ses pointes, avec des côtes fortement échancrées de baies et de golfes d'un accès facile et commode, la Grèce était appelée au commerce maritime; les îles groupées à souhait dans le voisinage, lui offraient des stations précieuses en grand nombre. Mais pour mettre à profit ces avantages, il fallait une marine; nous la voyons poindre à Athènes du temps de Solon, puis prendre un accroissement rapide sous l'administration glorieuse de Thémistocle, qui créa le Pirée, avec ses trois ports. Dès lors les Athéniens sont les maîtres sur mer jusqu'au moment où éclate cette guerre désastreuse du Péloponnèse (431 avant notre ère), c'est à dire pendant un espace de cinquante ans.

Dans l'intervalle ils s'étaient emparés de Chalcis (Négrepont) dans l'île d'Eubée (en 506 avant Jésus-Christ); après la chute de la riche cité, le talent eubéique cessa d'avoir cours. Après s'être débarrassée de cette rivale importune, Athènes osa s'attaquer aux Eginètes, qui sortirent vainqueurs de la lutte, grâce aux vaisseaux que Corinthe avait envoyés à leur secours. Malgré cet échec, Athènes passait alors pour la seconde puissance de la Grèce. Aristagoras, tyran de Milet, après avoir vainement imploré l'assistance de Sparte contre les Perses, obtint des Athéniens un secours de vingt vaisseaux. Corcyre et les tyrans de Syracuse comptaient dans leurs flottes un grand nombre de trirèmes, vers l'époque où allaient éclater les guerres avec la Perse et quelques années avant la mort de Darius; jusque là l'on ne s'était servi que de galères à cinquante rames et de vaisseaux longs; ce fut à Corinthe que l'on construisit e premières trirèmes [1]. Cent soixante-dix galères athénienne com-

[1] Les Grecs et les Romains avaient des vaisseaux de deux espèces, les uns

battirent à Salamine, 480 avant Jésus-Christ. Deux ans après la grande victoire navale, remportée en commun, Athènes prétend dicter des lois à ses alliés; elle marche à travers toutes les résistances; sa politique habile mais égoïste, astucieuse et déloyale, se fait jour par la force et l'intrigue; l'île de Thasos est contrainte de lui abandonner ses vaisseaux et ses riches mines d'or, conquête précieuse et funeste qui suscite aux vainqueurs des rancunes implacables! Devant la prodigieuse fortune de sa rivale dut pâlir enfin l'antique gloire d'Egine, et Corinthe à son tour voit ses bataillons mis en pièces dans les plaines de la Mégaride. Que si l'armée athénienne envoyée au secours des Égyptiens contre Ataxercès, succombe après une longue et héroïque résistance, cette perte accidentelle passa presque inaperçue au milieu du bruit de tant de succès. On acheva les longs murs qui reliaient le Pirée à la ville; ce travail gigantesque, surtout pour cette époque, n'entrava point le cours des expéditions maritimes. En 453 avant notre ère, Périclès conduisit des colons dans la Chersonnèse de Thrace. En 449, Cimon attaque l'île

que Plutarque appelle *polémikai*, *militares*, vaisseaux de guerre; les autres étaient nommés *olkades*, *onerariæ*, vaisseaux de charge ou de transport. Les vaisseaux de guerre étaient plus longs et plus élevés que ceux de charge et de transport; ces derniers qui étaient plus larges, plus plats et de forme un peu arrondie, ne servaient qu'à transporter les troupes, les vivres et les marchandises. On avait en outre les vaisseaux de première grandeur, *makrai*, en latin, *lon gæ*. Ceux de seconde grandeur s'appelaient *actuariæ*. Les vaisseaux se divisaient encore en birèmes, trirèmes, quadrirèmes et quinquerèmes. Ces derniers étaient les plus grands. Il y a des personnes très expérimentées dans la marine qui ont nié qu'il y eût plusieurs rangs de rames sur les navires anciens et qui ne concevant pas comment ces divers rangs de rames étaient disposés ni comment on pouvait les mettre en mouvement, ont cru la chose impossible. Elle le serait en effet si l'on supposait que les rangs de rames eussent été perpendiculaires les uns sur les autres; mais on voit le contraire sur la colonne Trajane, où dans les birèmes ou les trirèmes, les rangs de rames sont placés obliquement et comme en échiquier, pour ne point s'embarrasser. Les vaisseaux qui avaient plus de cinq rangs de rames, n'étaient que pour la pompe et pour la parade. FURGAULT, *Recueil hist. d'antiquités gr. et rom.* (*Note du Traduc.*)

de Chypre à la tête d'une flotte. La campagne se termine par une double victoire sur terre et sur mer, dont la mort empêche le fils de Miltiade d'être témoin. Ce qui donne un grand intérêt à ce combat naval, c'est que pour la seconde fois les Grecs avaient devant eux des navires phéniciens. Dès 469, à l'embouchure de l'Eurymédon, fleuve de la Pamphylie, les Athéniens avaient détruit une flotte phénicienne de deux cents vaisseaux. Le temps des princes marchands de Sidon et de Tyr était passé; le sceptre des mers, qu'ils avaient tenu si longtemps, leur avait été arraché par une nation plus jeune, plus spirituelle et surtout plus belliqueuse.

En 444 les Béotiens s'insurgèrent contre la suprématie d'Athènes; l'île d'Eubée et Mégare suivirent leur exemple. A Mégare la garnison athénienne fut massacrée par les habitants. Athènes leur ferma ses portes et leur interdit son marché; c'était les frapper d'un coup mortel. Les productions du pays ne suffisant point à leurs besoins, la capitale de l'Attique leur fournissait le surplus. Dans leur désespoir ils entamèrent d'un soc impie les terres consacrées à Cérès. Accusés de sacrilége, ils sont exclus des fêtes éleusines; l'entrée de l'Attique leur est défendue sous peine de mort. Mégare, où selon un dicton proverbial, on mangeait à chaque repas, comme s'il fallait marcher à la mort en sortant de table, Mégare se voit emprisonnée par la faim dans ses tristes et arides montagnes. On avait pour toute ressource un peu de froment: les terrains susceptibles de culture, rendaient douze pour un; on avait des choux, qui se vendaient à Athènes, en temps de paix; on avait des oignons, mets favori des paysans et source inépuisable de plaisanteries pour la verve moqueuse de leurs spirituels voisins; on avait enfin des troupeaux qui étaient élevés avec la plus grande sollicitude; ce qui fit dire à un philosophe de l'antiquité, qu'il aimerait mieux être le bélier d'un habitant de Mégare que son fils. Avec la laine que produisaient les troupeaux on con-

fectionnait des vêtements qu'on exportait également, ainsi que les sardines qui se pêchaient sur les côtes, et qui étaient très recherchées par les Athéniens.

Les alliés par un dernier effort avaient essayé de secouer le joug, qui retomba sur eux plus pesant que jamais ; Samos se consumait dans la honte et dans les regrets près de son port désert ; Byzance payait tribut ; les prospérités d'Athènes étaient à leur comble ; bientôt il y eut sur son marché une affluence, un mouvement d'affaires, dont jusque là on n'avait pas vu d'exemple en Grèce ! Toutes les productions étrangères y affluaient ; on apportait de Béotie les anguilles du lac Copaïs ; on tirait du poisson salé du Pont-Euxin, de la Phrygie, de l'Égypte, de la Sardaigne et de l'Espagne. Le blé venait de la Thrace ; c'était une des plus vastes importations et qui touchait aux plus graves intérêts ; l'état la surveillait avec une grande sollicitude. Nul habitant, citoyen ou métèque [1] ne pouvait conduire du blé ailleurs qu'au marché d'Athènes ; il était défendu de prêter de l'argent sur un navire qui n'y avait pas ramené des céréales. L'état ainsi que les particuliers avaient des dépôts de grains pour prévenir la disette en cas de mauvaise récolte. L'accaparement était interdit ; on ne pouvait acheter plus de cinquante charges [2] (*phormoi*) à la fois ; celui qui violait cette loi, encourait la peine capitale. Du temps de Démosthène, lors de la guerre contre Philippe de Macédoine, des vaisseaux armés escortèrent la flotte qui apportait du blé. Durant la guerre du Péloponèse en 413 avant notre ère, on fortifia Sunium, afin que les navires chargés de blé pussent doubler le cap en sûreté. C'est à tort qu'on a contesté la réalité de l'injonction qui défendait aux

[1] Outre les citoyens, il y avait à Athènes des étrangers nommés *Métoikoi*, nouveaux habitants, dont le nombre s'élevait à 10,000, selon d'autres à 45,000. (*Note du Traducteur.*)

[2] Le *phormos* ne différait pas beaucoup du *médimne* attique, lequel pesait 37 à 42 kilogr. Boeckh, t. I, p. 139. (*Note du Traducteur.*)

marchands de poissons de surfaire ; ils étaient décriés et passaient pour des fripons sans pudeur.

La pénalité sévère qu'on avait établie pour la sûreté du commerce maritime, prouve assez combien il était exposé aux ravages de la fraude. Dans les contrats à la grosse aventure, on fixait le terme de rigueur pour le retour ; les navires étaient obligés de partir du Pont-Euxin avant le lever d'Arcturus au solstice d'automne, cette constellation ramenant les tempêtes. La navigation commençait au mois de métageitnion (juillet). Les capitaux avec les intérêts n'étaient remboursés qu'après l'arrivée du navire en lieu sûr, quoique ce fût le créancier qui courût les risques du voyage. Le débiteur engageait la cargaison. Le contrat énonçait expressément la direction et le but ainsi que la durée de la traversée ; d'ordinaire c'était le créancier lui-même qui conduisait l'embarcation. On s'entendait sur le taux, qui s'élevait au cinquième et même au tiers du capital, c'est à dire l'intérêt maritime était au denier 3 et 5.

La sûreté et la police du commerce étaient confiées à un nombreux personnel de fonctionnaires. Il y avait dix magistrats devant lesquels étaient portées les contestations qui survenaient au sujet de l'importation et de l'exportation ; il y avait un tribunal des *nautodiques* ou tribunal maritime ; des *agoranomes* ou inspecteurs de marché. Les magistrats préposés à la vente du blé, s'appelaient *sitophylaques* ; les métronomes vérifiaient les poids et mesures et les *prometrêtes* mesuraient les grains.

Au port d'Athènes les marchandises importées ou exportées acquittaient la faible taxe d'un cinquantième ; en outre elles payaient un droit d'entrepôt à la douane. On payait également pour la permission de vendre et sur les objets vendus. Les impôts étaient affermés à des entrepreneurs. On forçait le fermier de payer, quelle que fût sa recette, disposition onéreuse et vexatoire, qui devait conduire aux exactions, à la contrebande et aux défraudations de toute es-

pèce. En 410 avant Jésus-Christ, Alcibiade établit à Byzance une taxe de vente de dix pour cent, dont les Athéniens seuls étaient exempts. L'existence de la piraterie, autorisée par l'État, contre les étrangers avec lesquels on était en guerre, était ruineuse pour le commerce ; on voit que dès lors il était en butte à toutes les vexations qui sous une fausse apparence de droit et de légalité se sont maintenues dans les états modernes [1].

La malheureuse expédition [2] contre la Sicile ébranla la puissance d'Athènes ; neuf ans plus tard elle tombe au pouvoir des Spartiates. La cité superbe qui se croyait déjà reine de la Grèce, se vit livrée en proie à la tyrannie vindicative de trente citoyens de Sparte. Ce fut alors un grand deuil dans la riante et splendide capitale des arts, et ce fut une grande misère sur ce marché naguère si riche et si vivant. La faim traîna ses haillons sous les somptueux portiques, et l'oubli silencieux vint s'asseoir aux bords du Pirée qui avait dévoré tant de vaisseaux ennemis, et qui à son tour était dépouillé de ses flottes. Les meilleurs citoyens étaient assassinés juridiquement ou chassés de la ville. Les propriétés foncières n'étaient d'aucun rapport, les maisons ne se louaient pas ; les biens mobiliers ne se vendaient pas ; on ne trouvait pas d'argent à emprunter, on en aurait plutôt trouvé dans la rue que chez un capitaliste, selon la remarque de Xénophon. Enfin telle était la détresse que même les citoyens aisés étaient obligés de veiller à la panification, à l'élève du bétail et à la confection des vêtements.

[1] Nous traduisons le texte ; un peu plus haut M. Hoffmann tient un langage tout différent. (*Note du Traducteur.*)

[2] A Siragossa l'on montre encore une carrière (lathomie des capucins), où moururent de faim les 7,000 Athéniens, faits prisonniers dans la bataille où ils perdirent leurs chefs Nicias et Démosthène. Un voyageur moderne rapporte que tous les ans, au mois de mai, le jour anniversaire de la délivrance des Syracusains est célébré par quelques cérémonies ; on y fait des quêtes pour les prisonniers. *Voy. A. de Sayve, voyage en Sicile.* (*Note du Traducteur.*)

L'énergie morale des Athéniens ne faillit point dans cette calamité. A peine Thrasybule a-t-il brisé le joug des trente tyrans, que la ville humiliée, insultée, dépouillée et qui semblait mourante, se relève plus forte et plus courageuse. Avec l'indépendance nationale revient le mouvement des affaires. Au temps d'Isocrate le Pirée voit de nombreux arrivages animer ses ports ; Athènes est de nouveau la cité qui présente le plus de ressources ; c'est là qu'avec du travail et quelque aptitude, on peut, tout en faisant fortune, se procurer toutes les jouissances. Et au milieu des splendeurs de la vie matérielle, l'intelligence a aussi son luxe, ses fêtes et ses merveilles ; ce sont quelques grands hommes qu'il est inutile de nommer; ce sont des peintres, des sculpteurs, des penseurs et des poètes, des publicistes, des orateurs, des avocats, des rhéteurs; c'est une brillante cohue qui traîne après elle la foule des étrangers, avides de s'instruire. On trouve dans Xénophon le tableau du commerce d'Athènes en 630 avant Jésus-Christ. Outre ses ports commodes et sûrs, où les bateaux étaient à l'abri de la tempête, elle offrait un grand avantage aux trafiquants ; après avoir vendu leurs cargaisons ils n'étaient point tenus de prendre des marchandises en retour, comme cela se pratiquait dans la plupart des autres places, dont les monnaies n'avaient pas cours au dehors. Rien ne les empêchait d'exporter des choses nécessaires aux besoins de la vie; mais si cela ne leur convenait pas, l'argent monnayé de l'Attique était une excellente denrée, dont ils pouvaient se défaire partout avec avantage. Pour la commodité des marchands on avait construit au Pirée des hôtelleries et un bazar. Xénophon fait remarquer, que quand les chaudronniers et les forgerons sont en grand nombre, ils se ruinent par la concurrence ; que lorsque la place est encombrée de vins et de blé, l'économie rurale est en souffrance. Ce sont là des vérités banales pour nous ; à une époque où la science en était à ses débuts, ces principes pouvaient avoir leur importance. Ajoutons ici en passant que la même année où Athènes

tomba au pouvoir des Spartiates, Callias, citoyen de cette ville, inventa l'art de préparer le cinabre.

Avec la liberté la capitale de l'Attique retrouva son ambition; elle songea aussitôt à ressaisir la suprématie qu'elle avait perdue. Son attention se porta tout d'abord sur les côtes de la Thrace, d'où lui venaient de forts arrivages de blé. Ses intérêts se heurtèrent dans ces parages contre la politique de Philippe. Ici commence la lutte entre le plus grand orateur qui ait existé et le prince le plus habile de son temps, lutte trop connue pour que nous ayons à nous en occuper. Démosthène se donna la mort dans le temple des Euménides, et sa patrie passa, avec la Grèce entière, sous le joug du roi de Macédoine. Les guerres qui éclatèrent entre les généraux d'Alexandre, après la mort du conquérant, ne pouvaient être que désastreuses pour le commerce. Ce fut Sylla qui porta le coup de mort à la capitale de l'Attique; il fit détruire le Pirée. Corinthe meurt également de la main du dévastateur romain; ses marchands vont se réfugier à Délos, qui leur offrait un port heureusement situé; les domaines du temple leur donnaient franchise d'impôts. C'était une station intermédiaire entre l'Asie, la Grèce et l'Italie; on y faisait le commerce des esclaves qui était exploité par les pirates de la Cilicie. Les esclaves se transportaient par milliers à Rome, enrichie des dépouilles de Corinthe et de Carthage. Les pirates furent exterminés par le grand Pompée. L'île de Délos resta déserte après avoir été ravagée par les troupes de Mithridate.

La guerre du Péloponnèse avait affranchi les Eginètes, mais ils furent constamment victimes de la rivalité entre Sparte et Athènes. En 420 et 389 avant Jésus-Christ, nous voyons la solde de l'infanterie fixée à trois oboles éginètes, ce qui prouve que le talent d'Egine était encore en valeur. Après bien des oscillations, bien des revirements de fortune, Egine s'affaisse et s'éteint; du temps de Pline c'était une république, comme nous l'apprend le célèbre écrivain; c'est

à dire qu'elle tremblait et dépérissait comme le reste du monde sous la tyrannique protection des Romains.

Les habitants de l'île de Rhodes dont Homère vante les richesses, naviguaient dès les temps les plus reculés vers l'Espagne; aux pieds des Pyrénées, sur la côte de la Gaule, ils avaient fondé une colonie, Rhode, dont Marseille s'empara plus tard; ils avaient des établissements dans la basse Italie. Leurs voyages vers l'ouest cessèrent sans doute lorsque les Carthaginois et les Tyrrhéniens s'y furent emparés de la navigation. Les Rhodiens tinrent tête aux Athéniens; vers la fin de la guerre du Péloponnèse ils firent bâtir une ville nouvelle, sur la pointe nord-est de l'île, d'après le plan fourni par l'architecte athénien, qui a immortalisé son nom par la construction du Pirée. C'est dans cette nouvelle cité que le commerce trouva un asile, pendant que la tempête de la guerre soufflait sur le reste de la Grèce.

Alexandre le Grand, à son lit de mort, confia son testament aux Rhodiens qui étaient en haut renom de prudence et de probité. Leur gouvernement constituait une aristocratie, basée sur les principes les plus généreux. Les riches consacraient leurs trésors au bien-être des classes ouvrières, ils procuraient du travail aux bras oisifs et nourrissaient les enfants qui ne pouvaient travailler. L'état était parfaitement organisé; les arsenaux étaient pleins, les chantiers retentissaient du bruit régulier d'un travail incessant; les architectes, les mécaniciens étaient en honneur autant qu'à Massilia et à Cyzique. Le droit maritime de Rhodes faisait loi et fut adopté par les Romains [1]. Sa politique était franche et habile tout à la fois; après la mort d'Alexandre, on avait des traités avec ses turbulents et ambitieux généraux qui se disputaient les lambeaux de son empire, mais on restait neutre

[1] Les lois maritimes des Rhodiens devinrent le fondement du droit naval de tous les peuples; l'ordonnance de Louis XIV sur la marine en conserve plusieurs dispositions. (*Note du Traducteur.*)

au milieu de leurs interminables guerres. Attaqués par Démétrius, fils d'Antigone, les Rhodiens le repoussèrent avec gloire, tandis qu'Athènes recevait lâchement les bienfaits de ce même Antigone, qui avait fait détruire le port de Munychie au Pirée. Avec une neutralité imposante, qu'appuyait une marine redoutable, ils réussirent à poursuivre leurs intérêts commerciaux sans avoir à combattre d'autres ennemis que les pirates d'Asie et de Crète. Cette fortune toute calme et toute pacifique au milieu de tant de troubles et de collisions sanglantes, dura cent ans, puis elle disparut à son tour dans le tourbillon des victoires romaines. Les derniers exploits des Rhodiens datent de 222, où ils chassent de la mer Egée Démétrius de Phalère, qui ravageait les Cyclades; puis ils forcèrent les Byzantins d'abolir le droit qu'ils avaient établi sur les denrées expédiées pour le Pont. Deux ans après, Rhodes envoie des secours à Sinope, attaquée par Mithridate IV. A cet effet fut instituée une commission de trois personnes et on mit une somme de 140,000 drachmes à leur disposition. On acheta 10,000 barriques de vin, 360 livres de crins préparés, 120 cordes à arc, 1000 cuirasses ou cottes d'armes, et quatre balistes avec leur personnel, etc.

Plus tard un amiral de Philippe de Macédoine incendia la flotte des Rhodiens; dès lors ils ne firent plus que déchoir; leur alliance avec Attalus, roi de Pergame, hâta la catastrophe. Sylla leur offrit l'amitié de Rome, amitié toujours fallacieuse et funeste; ils se laissèrent prendre au piége. Cassius leur enleva ce qu'ils avaient encore de vaisseaux et dépouilla les musées; il vida les caisses publiques et extorqua des sommes énormes des particuliers. Sous Vespasien, Rhodes fut convertie en province romaine. Annexée au bas-empire, elle fit partie de l'Eparchie insulaire : puis elle passa sous la domination de Baudouin, puis elle devint la conquête des Turcs; les chevaliers de Saint-Jean la délivrèrent; les Turcs la reprirent et la possèdent encore aujourd'hui.

On comprend qu'une existence politique aussi orageuse

ne laissait guère aux Rhodiens le temps de refaire leur fortune commerciale. Sous la domination de l'Ordre de Saint-Jean, leur position semble avoir été assez douce ; on trouve encore aujourd'hui des vestiges de monuments qui datent de cette époque. L'île de Rhodes [1] produit d'excellent vin, des grenades, des figues ; sa poterie était célèbre dans l'antiquité.

Ephèse, sur la côte de l'Asie-Mineure, en face de Samos, avait un port encombré par la vase qui était amenée par le Méandre ; néanmoins après la chute de Milet, une partie de ses relations paraît avoir été transférée dans cette ville célèbre où passait la grande route de l'Euphrate. Du temps de Strabon c'était le plus vaste centre d'action commerciale de l'Asie-Mineure, en deça du Taurus, et l'entrepôt de denrées qu'on y importait de Grèce et d'Italie. Après Ephèse, Apamée, à l'intérieur, occupait le premier rang.

Sinope était maîtresse de la mer Noire ; elle faisait le commerce du thon. Les Génois y avaient formé un établissement ; l'architecture du Château-Fort y témoigne de leur séjour. La ville moderne de Sinab ne fait des affaires qu'avec l'Asie-Mineure ; elle est bien bâtie et très forte, ses chantiers sont magnifiques.

Plus loin vers l'est, nous trouvons *Amisos*. Les restes d'un môle, des fondations gigantesques en pierre, au bord de la mer, attestent son ancienne importance. Aux environs se trouve *Samsun*, entrepôt du commerce avec l'Anatolie, quoique le port soit peu sûr. A quatorze lieues de Samsun, est *Amasie*. L'industrie génoise avait trouvé le chemin de cette antique cité qui subsiste depuis deux mille ans ; ils y avaient construit une citadelle qui tombe en ruines.

[1] Rhodes fournissait autrefois de l'huile à l'Anatolie, elle n'en a pas aujourd'hui assez pour sa propre consommation. Le port marchand serait assez sûr si l'on rétablissait les anciens ouvrages. CHATEAUBRIANT, *Itin*, t. II, p. 87.

(*Note du Traducteur.*)

A l'est de Samsun s'élève *Trébisonde*, en grec *Trapezus*, colonie grecque, jadis résidence royale, réduite aujourd'hui à l'humble position de chef-lieu d'un pachalik turc; elle n'a que depuis 1828 un commerce de transit avec la Perse, qui prend chaque jour plus d'extension, quoiqu'il n'y ait ni port, ni quai, ni même un débarcadère pour les marchandises; les ballots sont chargés par des portefaix dans des barques. Cette place suit un mouvement d'ascension très rapide[1], depuis qu'elle est reliée à l'Europe par la navigation à la vapeur et qu'elle a des communications régulières avec Constantinople, Athènes, Trieste, Vienne, Smyrne, Beyrout et Alexandrie. C'est à la Perse qu'appartient l'honneur d'avoir rétabli cette route vers l'intérieur de l'Asie. De tout temps les marchands persans visitaient la foire de Leipzig pour y faire l'achat de fourrures. Autrefois le voyageur était quinze mois en route et il avait à lutter contre les privations, les vexations et les violences, et il fallait une prudence consommée et une énergie inébranlable pour amener à bonne fin la longue et périlleuse pérégrination. Aujourd'hui les bateaux à vapeur font en trente-quatre jours le trajet de Trébisonde à Leipzig, par Constantinople et Vienne; vingt jours suffisent pour le retour. Ce sont là les prodiges opérés par la vapeur, qui est sans contredit le plus puissant agent de civilisation que la Providence ait départi aux hommes.

La France, la Russie, l'Autriche, la Sardaigne, la Toscane et la Grèce ont des consuls, à Trébisonde, qui sont négociants pour la plupart. De cette ville les marchandises sont transportées à Erzeroum et à Tauris ou Tabris, capitale de l'Aserbeidjan; les caravanes se servent de chevaux, de mules. A moins de mauvais temps qui forcent les voyageurs de

[1] Voyez le tableau annexé à l'ouvrage. Nous nous sommes déjà occupés du commerce de la mer Noire; on trouvera de nouveaux détails dans le chapitre suivant qui traite du négoce des villes d'Italie au moyen âge.

se réfugier dans les caravanserais, il y a de Trébisonde à Erzeroum douze jours de marche en été et six en hiver; de Trébisonde on a, en été, quarante jours et vingt jours en hiver, jusqu'à Tauris, entrepôt du commerce européen avec la Perse. Les marchandises apportées par les caravanes, sont distribuées dans toutes les directions. Il y a un mouvement d'affaires des plus actifs; des milliers de collis et de ballots, que l'on décharge le matin, ont disparu le soir. Les ventes se font par grandes masses. Un fait qui constate l'accroissement merveilleux de ce commerce, c'est que l'importation pour la Perse n'était en 1828 que de 442,000 florins d'Autriche, et qu'en 1839 elle s'élevait à 20 millions de florins. L'Allemagne fera sagement de prendre ses précautions pour ne point se laisser évincer de cette route qui promet pour l'avenir de si beaux résultats. Le Danube et la mer forment la voie de communication naturelle entre l'Europe et l'Asie; aussi la Russie a-t-elle porté toute son attention vers les bouches de ce grand fleuve. Trébisonde présente un débouché que l'Autriche et la Prusse ne peuvent point négliger, si ces deux puissances ont l'intérêt de leurs sujets à cœur. L'Amérique et la Chine n'offrent plus d'issues suffisantes. Ces avantages n'ont pas échappé au commerce intelligent et actif de Hambourg qui a ouvert des relations directes avec Trébisonde. En 1839 partit un navire, qui fut suivi de trois autres en 1840; une quatrième embarcation, comme les précédentes sous pavillon anglais, se mit en route l'année suivante. Les résultats de négociations ouvertes à Constantinople au sujet d'un traité avec la Perse, ne nous sont point connus. Ce sont les marchandises russes, anglaises et françaises qui remplissent les marchés de Trébisonde et de Tauris. La Russie et l'Angleterre les convoitent avec une ardeur jalouse. Au commerce entre la Russie et la Perse sont ouverts les ports de la mer Caspienne; mais on importe aussi des marchandises russes par d'autres voies, à l'est et à l'ouest de cette mer: Tauris et Téhéran les reçoivent

par Tiflis et par le Caucase. La Russie a en outre obtenu de grands priviléges du schah de Perse. Jusqu'à présent les Anglais effectuaient leurs importations par Bouscher ou Abouscher, seul port qui subsiste au fond du golfe, sur la rive orientale, depuis que Gombrum ou Bender Abbas, en face d'Ormus, est déchu. Autrefois les bateaux anglais qui allaient dans l'Inde, se rendaient directement dans ce port; plus tard les marchandises furent introduites en Perse par l'Indostan. La route de Trébizonde finira par prévaloir; elle offre beaucoup plus d'avantages que celle d'Alep et de Damas. De Tauris partent, vers l'est, les routes de Téhéran, Mesched, Hérat, Bokhara, Samarkand jusqu'en Chine; et vers le sud-est, celles d'Ispahan, d'Yezed, de Schiras, de Kermæn, Douchouk et Ferrah vers Candahar. Caboul et Bokhara, les deux grands foyers d'affaires pour l'Asie centrale sont approvisionnés par la Russie et l'Angleterre; il y a une vingtaine d'années, les Russes exploitaient exclusivement la place de Bokhara. Quatre grandes routes conduisent de la Russie à cette grande et fameuse cité qui a des liaisons suivies avec Caschgar et Yarkande (Chine).

Celle d'Astracan par la mer Caspienne à Mangischlak et Urgendsch en trente journées de marche.

Celle d'Orembourg, entre la mer Caspienne et le lac Aral et par Urgendsch, en soixante jours, c'est la plus sûre et la plus fréquentée; c'est aussi celle que prend la caravane qui part tous les ans de Bokhara au moins de juin.

Une troisième voie part de Trotzkoi, sur la rive orientale du lac Aral; on passe le Sir près de son embouchure; le voyage est de quarante-huit jours.

La quatrième voie enfin se dirige de Petropolosk sur l'Ichim, par Taschkend à Bokhara. Ces quatre grandes lignes de communication traversent le steppe de Kiptschak; les habitants qui sont nomades, possèdent d'innombrables troupeaux de dromadaires à deux bosses; ce sont ces animaux vigoureux qui servent au transport des caravanes.

C'est par Bokhara que les châles (douschala)[1] de cachemir entrent en Russie. Ce commerce ne suit point une marche régulière. L'importation et l'exportation se règlent sur la fortune des marchands, et se font par petits convois, à dos de cheval ou de mulet. Les marchands de l'Indostan, du Caboul ou du Penjab vont eux-mêmes au pays faire leur commande ; après livraison ils retournent chez eux avec leur pacotille. Le négoce de l'Asie centrale se trouve entre les mains des marchands Indous ou Schikarpours, dont les opérations s'étendent jusqu'à Astracan et à Meschcd.

Les affaires que fait aujourd'hui l'Europe avec l'Asie sont loin de s'élever au degré d'importance qu'elles avaient atteint dans l'antiquité. Les colonies grecques, toutes pourvues d'un bon port, se pressaient sur les côtes du Pont-Euxin et s'échelonnaient jusqu'à l'extrémité du Palus-Méotide ; aujourd'hui on aurait de la peine à y trouver un mouillage sûr et commode. D'abord c'est *Phasis* [2] sur le Phase, navigable sur une étendue de huit milles à partir de l'embouchure du fleuve. En remontant la côte vers le nord, on trouvait *Dioscourias* (aujourd'hui Iscouriah) ; il y avait une telle affluence de négociants qui accouraient de tous les points de l'Asie, que pour rendre les communications possibles, on avait besoin de trois cents interprètes, pour autant d'idiomes différents. Les articles qu'embrassait ce commerce, étaient

[1] *Voy. Burne*, voyage dans l'Inde et à Bokhara. *Schawl*, est l'ortographe anglaise ; dans le pays de Caschemir on dit *duschala* ou *douschala*, il est donc plus correct d'écrire châle. Les cachemirs de première qualité à double palme et à triple bordure sont faits de sept pièces ; pour la paire, il faut onze *toudlam* ou métiers, avec vingt-quatre ouvriers qui travaillent une année entière ; les frais s'élèvent à plus de treize cents francs. Sous les empereurs Mogols le cachemir avait 40,000 métiers ; sous les Afghans, ils étaient réduits à 23,000, aujourd'hui on en compte à peine 2,000.

[2] *Phasis*, aujourd'hui *Poti-Dioscourias*, fondée par *Castor* et *Pollux*, qu'on nommait les Dioscures. Ces deux villes, bâties par les Milésiens, étaient les principaux marchés pour le commerce des esclaves. (*Note du Trad.*)

la toile, le chanvre, le lin, le goudron, le miel, la cire, le sel et le bois de charpente. A l'ouest de la position qu'occupe aujourd'hui Anapa, était *Phanagorie* ou *Phanagoréa*, dont les habitants allaient chercher en Asie du froment, du blé et du poisson salé. A l'embouchure du Don, on trouvait *Tanaïs* (aujourd'hui Azof); les peuples nomades d'Europe et d'Asie y apportaient des fourrures et des esclaves, qu'ils échangeaient contre du drap et du vin. Ce n'est qu'après un long intervalle que les Génois y ramenèrent le commerce. Près de la ville moderne de Kertsch ou Kerch était *Pantikapée*, dont le trafic pénétrait dans l'intérieur de la Russie. Toutes ces colonies du Pont et du Palus-Méotide étaient des entrepôts pour les denrées de l'Inde et de Babylone; elles leur étaient transmises par les *Aorses*, qui habitaient depuis les bouches du Tanaïs jusqu'au bord de la mer Caspienne, et qui trafiquaient avec les Mèdes et les Arméniens. Le torrent des événements politiques et surtout l'invasion des barbares ont dévasté ces asiles d'un commerce actif, aux ramifications vastes et fécondes. Puisse-t-on les relever aujourd'hui de leurs décombres! La Russie a tenté l'entreprise; elle a recours aux baïonnettes, et elle échouera. Ce n'est point par la violence qu'on encourage et développe l'industrie. En ceci comme en beaucoup d'autres choses, nous ferons bien d'imiter les anciens Grecs. Partout où ils s'établissaient, c'est sur la civilisation qu'ils basaient leur puissance; sur la vraie civilisation, celle qui sait agir, qui ne se pare pas d'un vain luxe de science et ne s'endort pas dans l'oisiveté orgueilleuse de la théorie. La guerre ne fait que tuer, ravager, démoraliser et abrutir: à quoi ont abouti toute ces boucheries des Espagnols en Amérique? qu'ont produit les conquêtes dévastatrices des Turcs?

Nous avons vu qu'*Olbie* (*l'Heureuse*) sur la côte occidentale du Pont-Euxin avait des liaisons avec les pays baignés par la Baltique; dans cette ville séjournaient des citoyens d'Héraclée, de Milet, Chersonèse, Nicomédie, Byzance, Cy-

zique, etc., etc., pour veiller aux intérêts de leurs compatriotes, à peu près comme nos consuls actuels.

Après cette *revue*, retournons à la côte de l'Asie-Mineure, où nous trouvons Smyrne [1], fondée, dit-on, par des mécontents qui avaient quitté Ephèse. Smyrne ne commença à compter comme place de commerce que beaucoup plus tard : nous ne saurions dire à quelle époque. Des tremblements de terre ravagèrent la ville, ainsi que toute cette côte; toutefois le port lui resta. Dans les temps modernes, Smyrne eut à souffrir de la longue lutte entre la France et l'Angleterre; la glorieuse insurrection des Grecs lui fut également funeste, ainsi que la guerre entre le pacha d'Egypte et la Porte. C'est Trieste qui fait le plus d'affaires avec Smyrne; puis viennent l'Angleterre, la France et la Russie. Le traité d'alliance, de commerce et de navigation, conclu entre Brême, Lubeck, Hambourg et la Porte, en 1839 et 1841, assure à la confédération germanique les mêmes droits qu'aux villes anséatiques.

Nous voici arrivés à Byzance, que les Grecs bâtirent jadis dans l'intérêt de leur commerce avec le Pont-Euxin et la Thrace, et qui, au moyen âge, fut le grand entrepôt pour les denrées de l'Inde. Fondée par les Mégariens [2], en 657 avant Jésus-Christ, Byzance créa bientôt à son tour deux établissements sur la mer Noire : *Selymbrie* (aujourd'hui

[1] Les Grecs sortis d'un quartier d'Ephèse nommé Smyrna, n'avaient bâti que des hameaux au fond du golfe qui depuis a porté le nom de leur première patrie. Alexandre voulut les rassembler et leur fit construire une ville près la rivière Melès. Admise parmi les villes de l'Ionie à partager les avantages de leur confédération, cette ville devint bientôt le centre du commerce de l'Asie-Mineure. *Voyage de Choiseul.* (*Note du Traducteur.*)

[2] L'auteur se trompe, les Mégariens fondèrent *Chalcédoine*, en grec *Chalcedon*, sur le Bosphore de Thrace; par dérision on l'appelait la ville *des Aveugles*; les Mégariens ne s'étaient pas aperçus que la rive opposée du Bosphore leur offrait une position bien autrement avantageuse, où par la suite les Miléсiens fondèrent Byzance. (*Note du Traducteur.*)

Silivria), et *Héraclée* sur le Pont (*Ericli*). Les naturels du pays se ruuient avec une fureur implacable sur la nouvelle colonie, qui fut maintenue avec un courage tout aussi opiniâtre. La position était magnifique. « Les habitants de Byzance, dit Polybe, occupent le plus heureux emplacement pour trafiquer sur terre et sur mer. Ils sont maîtres de l'entrée du Pont ; et comme cette mer fournit un grand nombre de produits nécessaires à la vie, les Byzantins en disposent. Le Pont fournit des peaux, les meilleurs esclaves, en grande quantité et au plus bas prix ; en outre, du miel, de la cire et du poisson salé. Ils tirent de nos contrées le surplus de nos productions, telles que l'huile, le vin. Sans l'amitié des Byzantins, les Grecs seraient forcés de renoncer au commerce des blés, ou tout au moins de le faire sans profit. »

Après une guerre malheureuse contre les Rhodiens, Byzance fut contrainte d'abolir le péage qu'elle avait établi sur le Bosphore. Xercès, à son passage, avait fait incendier la ville. L'immense mouvement de destruction et de conquête qui partait de Rome, finit par atteindre ces contrées. La création d'Adrianople et de Trajanople fut un grand malheur pour Byzance : dès lors, les marchandises, après avoir remonté l'Hèbre, allaient directement à Apollonie : cette voie de terre fut surtout assurée par la fondation d'Adrianople. Pescennius Niger se défendit dans Byzance contre l'empereur Alexandre-Sévère. Après un siége de trois ans, la ville fut prise et saccagée : le vainqueur, cédant sans doute à un mouvement de généreux repentir, la fit reconstruire immédiatement.

En l'an 330 de l'ère chrétienne, Constantin transporta sa capitale à Byzance[1]. Par haine contre Rome, où il avait été insulté jusque dans son palais, l'empereur réunit les chefs-

[1] C'est en 326 que Constantin jeta les fondements de sa capitale, sur un emplacement bien plus vaste que celui qu'occupaient les ruines de Byzance. La dédicace eut lieu le 11 mai 330, la 25e année de son règne.

(*Note du Traducteur.*)

d'œuvre de l'art dans sa nouvelle résidence. Pour l'embellir, il dépouilla Rome et tout l'empire. Constantinople eut son capitole, des cirques, des théâtres et des palais. Toute brillante de jeunesse, fière du séjour du souverain et de sa cour, une des plus somptueuses qui eût existé, elle effaçait son antique rivale sur les bords du Tibre. Mais cet éclat qu'elle jetait à travers le monde, devint funeste à la cité de Constantin : c'était une riche proie qui excitait sans cesse la convoitise des barbares. En 616, Chosroës Parwis mit le siége devant Byzance; dix ans après, elle est en butte aux attaques des Avares. Sept fois les Arabes essaient de s'en rendre maîtres. Yezid, fils du khan Mohamah, l'assiége par terre et par mer ; ses vaisseaux sont détruits par le feu grégeois, qui apparaît pour la première fois dans l'histoire. En 764, les Bulgares, à leur tour, viennent tenter cette magnifique conquête. Aux calamités de la guerre, se joignent les contestations futiles et sanglantes et d'épouvantables tremblements de terre, qui se répètent avec une fureur incessante : le premier a lieu en 478; puis il y en a en 533, 542, 544, 548, 554, 555, 558, etc. Celui de 875 secoua l'Asie dans ses fondements, depuis l'isthme de Suez jusqu'au Bosphore de Thrace; enfin, celui de 1033 dura cent quarante jours consécutifs. La mer vint aussi s'attaquer aux remparts, en 763, 1831 et 1344 ; des incendies et la prise de la ville par les croisés (1204) en détruisirent une partie.

Après la chute de Rome, Constantinople devient un des grands marchés du monde ; Venise y noue ses premières relations au milieu des tempêtes du moyen âge. On sait que la capitale de l'empire d'Orient finit par être la proie des Moslims; Mohammed II l'emporta d'assaut le 28 mai 1453.

Pour assurer ses liaisons avec les peuplades illyriennes, Corinthe avait fondé un établissement à Corfou[1], qui s'appe-

[1] Corfou s'appela dès la plus haute antiquité *Drepanum*, du mot grec *dra-*

lait alors Corcyre, du nom de sa capitale. La colonie se sentit bientôt assez forte pour refuser d'obéir à la métropole, qu'elle vainquit dans une bataille navale : c'est la première où des Grecs aient combattu contre des Grecs. Corcyre fonda, sur la côte de l'Illyrie, *Apollonie*[1] (aujourd'hui Polina) et *Épidamnos*, nommée par les Romains *Dyrrhachium* (aujourd'hui Durazzo). A Epidamnos se faisait un fort débit de marchandises, sous la surveillance d'un magistrat ; nous trouvons une institution pareille chez les Chinois, dans leurs rapports avec les Européens. Dans les temps reculés, c'est probablement par Corcyre, que l'ambre jaune arrivait en Grèce. Les Romains s'en étant emparés, l'île fit partie de l'empire byzantin. Roger, roi de Sicile, l'en détacha par la force des armes ; puis elle fut prise par un pirate. Les Vénitiens l'ayant expulsé, y créèrent des comptoirs. Après la chute de Venise, Corfou devint la capitale de la république des Sept-Iles, qui est aujourd'hui sous la protection de l'Angleterre.

La marine marchande et militaire de la *Macédoine* se réduisait à peu de chose. Quand Alexandre-le-Grand partit pour aller conquérir le monde, il n'avait pas de vaisseaux : il passa en Asie sur les navires fournis par les Athéniens. Ce n'est qu'en 220 avant Jésus-Christ, que Philippe de Macédoine, dernier du nom, fit construire une flotte dans la guerre qu'il soutenait contre les Romains.

Cyrène fut fondée par les Grecs sur la pointe septentrio-

pané, faux, sans doute à cause de la forme de l'île ; puis *Mairis*, puis *Scheria*, c'est le nom qu'Homère lui donne le plus souvent ; puis *Corcyre* ou *Cercyra*, dans Hérodote, Thucydide et la plupart des écrivains grecs. Le nom moderne de *Corfou* dérive de *Korypha*, à cause de la grande quantité de collines qui couvrent le sol. (*Note du Traducteur.*)

[1] On n'est pas d'accord si les deux colonies doivent leur origine à Corcyre seule ou si elles furent fondées par les Corcyriens et les Corinthiens réunis. Nous remarquons ici en passant que les armées navales de Rome avaient toujours avec elles un grand nombre de voiles corcyriennes. (*Note du Trad.*)

nale du plateau de Barca. Les environs étaient un vaste et délicieux jardin ; la terre y était d'une fertilité prodigieuse, et rendait cent pour un au cultivateur. Les fleurs fournissaient des essences exquises ; les haras étaient célèbres. Les habitants offrirent à Alexandre-le-Grand trois cents chevaux d'une beauté admirable. C'était une coutume très répandue parmi les habitants d'avoir équipage.

Cyrène, qui devait son origine à Battus, obéit d'abord à la dynastie de ses successeurs. La royauté fut abolie sous Arcésilas et remplacée par un gouvernement démocratique. Nous retrouvons ici l'esprit grec dans toute sa turbulence et sa versatilité : la république, travaillée de dissensions continuelles, finit par tomber au pouvoir de l'Egypte. Les Romains en firent une province qu'ils annexèrent à la Crète. A partir de cette époque la puissance et la prospérité de Cyrène vont en déclinant. Les propriétés foncières furent la proie des publicains ; ils faisaient paître d'innombrables troupeaux dans les campagnes qui produisaient le *sylphium (assa fœtida)*, dont l'exportation avait fait entrer au pays de grandes sommes. Le sylphium ne se trouvait qu'à l'extrémité méridionale de Cyrène : il est représenté sur ses monnaies. La sortie de cette denrée précieuse étant frappée d'un droit énorme, elle arrivait par contrebande à Carthage, où les Athéniens venaient la chercher. Les Juifs que Ptolémée, fils de Lagus, avait transplantés dans ces contrées, se soulevèrent du temps de l'empereur Trajan et massacrèrent plus de 220,000 hommes. Les nouveaux colons qui y furent amenés par ordre de l'empereur Adrien, ne suffirent point à combler le vide produit par cette effroyable boucherie ; les Hébreux y avaient été poussés par un fanatique, qui s'annonçait comme le vrai Messie. Au point où en était Cyrène, les Arabes

[1] Nous avons tiré ces détails de l'ouvrage déjà cité de M. Mannert sur la géographie ancienne des Etats barbaresques. (*Note du Traducteur.*)

n'y trouvèrent plus guère à dévaster lors de leur passage au VII[e] siècle.

La ville avait été bâtie primitivement à l'est du port, connu aussi sous le nom de Marza Soussa Hamam, et qui est obstrué par la vase. Plus tard les habitants transportèrent leur établissement dans l'intérieur. Cyrène ne trafiquait par mer qu'avec les Grecs, notamment avec l'île de Crète ; la traversée n'était que de deux jours ; de plus, avec le Péloponèse, Athènes, Samos, Chypre, la Sicile, la grande Grèce, Alexandrie et Rome. Les affaires se traitaient par voie de vente et d'achat, ce que semblerait prouver au moins le grand nombre de monnaies cyrénaïques en circulation. Avec les Garamantes et les Ethiopiens, Cyrène faisait un négoce d'échange qui lui procurait de l'or, des pierres fines, des plumes d'autruche et des esclaves, ainsi que les tissus faits avec les filaments du palmier d'Ethiopie, et qui étaient déjà en usage au V[e] siècle avant Jésus-Christ. Outre les chevaux et le sylphium, Cyrène produisait de la laine, du miel et de l'essence de roses.

Au milieu de cette foule de colonies grecques, éparpillées sur le sol de la Sicile, nous distinguons Agrigente (aujourd'hui Girgenti) et Syracuse. *Acrages*, que les Romains appelèrent *Agrigentum*, envoyait ses vins et ses huiles à Carthage et les échangeait contre les précieuses denrées de l'Afrique. Elle fut pendant quelque temps une des villes les plus opulentes et les plus magnifiques du monde [1]. Syracuse fut sa ri-

[1] Ce que les anciens historiens, notamment Diodore, rapportent au sujet du luxe et de la profusion des habitants d'Agrigente, dépasse toute croyance. Un vainqueur à la course du stade, y fit son entrée triomphante à la tête de trois cents chars, attelés chacun de deux chevaux. Un des citoyens les plus riches, Gelias, avait, aux portes de la ville, des domestiques qui engageaient les étrangers à venir loger chez leur maître. Antisthène, lors du mariage de sa fille, traita tous les habitants d'Agrigente à ses frais et illumina la ville. Quand la mariée quitta la maison paternelle, pour se rendre à celle de son époux, son cortége se composait de huit cents chars, etc. (*Note du Traducteur.*)

vale de gloire et de richesse, et son implacable ennemie. Syracuse subsiste sous le nom de Siragossa : les ruines d'Agrigente sont une des merveilles de la Sicile.

Dans la grande Grèce était Sybaris, dont le souvenir a été perpétué par l'infamie : ses larges vêtements de pourpre étaient un article de mode. Dès 510 avant Jésus-Christ, la fastueuse et voluptueuse cité avait disparu. Sur son emplacement fut fondé *Thurii* (aujourd'hui *Torre Bordognato*). Nous remarquerons encore Tarente, avec des teintureries en pourpre : elle avait conclu avec les Romains un traité qui interdisait à leurs navires de dépasser le cap Licinium.

Dans la Gaule, sur la côte méridionale, s'élevait l'antique Massilia (Marseille), colonie des Phocéens. Fille de l'étranger, elle eut à se défendre longtemps contre les naturels du pays; tout à la fois vaillante et industrieuse, elle faisait marcher de front la guerre et le commerce. Pour assurer sa position sur un des meilleurs ports de la Méditerranée, elle posa une rangée de colonies sur la côte, depuis les Alpes jusqu'aux Pyrénées. On vantait ses arsenaux et ses chantiers; dans la citadelle on gardait en dépôt les trophées de ses victoires. Massilia comptait les Romains au nombre de ses alliés; elle finit par répandre parmi ses voisins les enseignements de la civilisation; ces populations barbares apprirent à écrire en grec. Massilia faisait le commerce de l'étain; ses marchands allaient le chercher aux îles Cassitérides, d'où il était amené par mer sur les côtes septentrionales de la Gaule; de là des bêtes de somme le transportaient à Massilia : le voyage durait trente jours. Dans l'exposé des progrès de la géographie nous avons parlé des explorations d'Euthymène et de Pythéas.

Les Grecs n'étaient pas seulement de grands artistes : ils conservaient dans l'industrie manufacturière le goût, l'élégance, le sentiment du beau que nous admirons dans leurs monuments. Céos, aujourd'hui Zéa, fabriquait une gaze de soie très recherchée des dames romaines; les poètes, par une

métaphore singulièrement pittoresque, l'appelaient *du vent tissu*. Milet avait ses étoffes d'une transparence impudique. Corinthe et Samos fournissaient de superbes tapis. On vantait la pâtisserie d'Athènes, de Samos et de Syracuse. Corinthe, Athènes, Égine, Samos et Gnide se distinguaient par la finesse, la grâce et l'élégance de leur poterie.

LES ROMAINS.

Rome fut fondée par une poignée de brigands; leurs successeurs, peuple agricole, vécurent dans une austérité rustique. Puis ils tournèrent leurs vues vers la mer; après quelques excursions nautiques, ils y renoncèrent. Bientôt éclatèrent les luttes politiques à l'intérieur et les guerres avec leurs voisins. Les Romains n'avaient point le temps de songer au trafic, ils avaient bien autre chose à faire; ils avaient le monde à conquérir, et quand leur besogne fut achevée, ils n'eurent plus besoin de travailler pour s'enrichir. Alors ils commencèrent cette orgie qui dura des siècles, et dans laquelle ils dévorèrent les dépouilles du monde.

Les divers traités dont il a déjà été question, font foi de l'importance qu'avaient acquise les relations commerciales des Romains. Carthage redoutait leur concurrence; les deux conventions (de 509 et de 348 avant Jésus-Christ), ont pour but d'écarter ces dangereux rivaux de la source de ses prospérités. Il fut interdit à la marine marchande de Rome de dépasser le cap Abdar (Bon), et de franchir les Colonnes. Dans le premier traité il est dit expressément, que « les marchands romains qui visitent l'Afrique et la Sardaigne, ne peuvent conclure un contrat de vente valable qu'en présence d'un magistrat carthaginois : ces formalités remplies, l'état se rend garant de la vente. Dans les possessions de Carthage en Sicile, les Romains jouiront des mêmes priviléges que les sujets de cette république. » Les relations des Romains avec

la Sardaigne et la Libye sont soumises à des entraves dans le premier traité ; par le second elles sont entièrement interdites : « Aucun Romain ne pourra trafiquer avec la Sardaigne ni avec l'Afrique : il ne pourra point y fonder de colonie ni y débarquer, si ce n'est pour prendre des vivres ou réparer des avaries. S'il y est jeté par la tempête, il est tenu de repartir dans un délai de cinq jours. En Sicile, dans toute l'étendue des possessions carthaginoises, ainsi qu'à Carthage, les marchands romains ont toute liberté d'acheter et de vendre ; ils y auront les mêmes droits que les citoyens de cette ville. A Rome les mêmes prérogatives sont assurées aux Carthaginois. » Si les renseignements des historiens anciens sont exacts, l'art nautique était peu avancé à Rome au commencement de la première guerre punique. Nous trouvons dans Diodore une peinture curieuse de la vie et des mœurs des Romains, à l'époque où ils étaient parvenus au faîte de la puissance : « Les Romains, dit le savant historien, avaient au commeneement de sages institutions : en s'y conformant ils établirent la plus vaste et la plus forte domination qui apparaisse dans l'histoire. Plus tard, quand les nations furent soumises et que la paix régna, ils renoncèrent à la simplicité primitive. La jeunesse, n'allant plus à la guerre, se livrait aux excès et à la débauche ; d'immenses richesses lui fournissaient les moyens d'assouvir ses passions. Dès lors le luxe fut préféré à la vie parcimonieuse, et la mollesse oisive aux exercices du corps. On cessa d'estimer l'homme que la nature avait doué d'une force virile ; on enviait le sort de ceux qui passaient leur vie au milieu des jouissances. Les festins et les orgies, les essences les plus exquises, les demeures magnifiques, les tapis d'un prix énorme, les ustensiles en argent, en ivoire et autres matières précieuses, furent un des besoins de la mode. On dédaignait les vins ordinaires, on s'enivrait de Falerne, de vin de Chios, etc. ; parmi les poissons et tous les mets en général, on ne choisissait que les plus rares et les plus chers.

Les jeunes gens portaient de longues robes fines et transparentes, en tout semblables aux vêtements des femmes. Tout ce qui servait au luxe et au plaisir était recherché avec empressement et se vendait à des prix énormes. Une amphore de vin (environ 22 litres) se payait cent drachmes ; une amphore pleine de poisson salé du Pont valait trois cents drachmes. Un esclave, qui était habile cuisinier, était vendu quatre talents. » Il se dépensait également des sommes extravagantes pour les denrées de l'Inde et de l'Arabie, pour les vases myrrhins, les vases de cristal, les objets de parure en ambre jaune. On se rappelle que le succin arrivait par la Germanie et la Pannonie (la Hongrie) aux bouches du Pô. C'est par cette route que, sous le règne de Néron, un chevalier romain se rendit aux bords de la Baltique pour en faire un achat considérable ; il en rapporta une si grande quantité, que tout ce qui servait à la décoration des jeux fut enrichi d'ornements de cette matière. On appréciait les morceaux suivant la couleur et le degré de transparence.

Tout occupés qu'ils fussent à régner sur l'univers, les Romains finirent par comprendre combien le commerce importait à la gloire et aux intérêts de l'empire : les vainqueurs des nations se mirent trafiquants. On comprend qu'il ne pouvait y avoir d'exportations, Rome n'ayant pas d'industrie manufacturière. Les navires marchands en destination pour Rome, jetaient l'ancre au large, non sans de grands dangers, à Ostie, ville sans port, aux bouches du Tibre. On chargeait les marchandises sur des barques qui remontaient le fleuve. Au sud d'Ostie était *Antium*, avec le port de *Coeno* (aujourd'hui Nettuno) ; les habitants exerçaient la piraterie en société avec les Tyrrhéniens. L'an 338 avant Jésus-Christ, les Romains mirent le feu à une partie des vaisseaux antéates, dont ils clouèrent les éperons à la tribune aux harangues : le reste fut incorporé à la flotte romaine.

Avec une position peu avantageuse, dans le voisinage de côtes dépourvues de port de mer, Rome n'en rendit pas

moins d'éminents services à la navigation et au commerce. Rome rétablit la sécurité sur mer, par l'extermination des pirates : sur plusieurs points elle fit une guerre acharnée aux brigands qui rendaient toute communication impossible ; elle construisit des routes parmi lesquelles nous signalerons la *Via Ignatia*, conduisant de *Dyrrhachium* (Durazzo) par la Macédoine à Thessalonique, sur la côte opposée. Les découvertes des Carthaginois et des Massiliens, dans l'océan septentrional, étaient perdues pour le reste du monde, qui n'y fut initié que par les conquêtes des Romains. Massilia ayant imploré leur assistance, ils franchirent les Alpes. Les ténèbres qui enveloppaient la Gaule commencent à s'éclaircir ; elles se dissipent de plus en plus à l'apparition de César. Licinius Crassus dompte les peuples qui habitent au nord de la Gaule, et fraie ainsi aux Romains le chemin des îles Cassitérides.

César, le premier, passe avec un corps d'armée dans la Grande-Bretagne. Scipion l'Africain, n'avait pu se procurer aucun renseignement sur ce pays, à Massilia, à Narbo (Narbonne) ni à Corbilo (aujourd'hui Coiron) : César n'en apprit pas davantage dans le pays des Morins, où il s'embarqua. Aucun autre que les marchands, ne se risquait à visiter la Grande-Bretagne ; encore n'en connaissaient-ils que les côtes et les parties les plus voisines de la Gaule. Sous le règne d'Auguste, une flotte romaine explora pour la première fois les côtes nord de l'Ibérie. Agricola fait le tour de l'île Britannique, à la tête d'une flotte, et y affermit la domination romaine par ses conquêtes (de 78 à 85 de Jésus-Christ). Adrien fait élever, entre le Solivay et la Tyne, une forte muraille, connue sous le nom de mur des Pictes. Antonin-le-Pieux recule les limites des possessions romaines ; Septime Sévère fait élever un autre rempart, pareil au premier. Cette fertile province continue d'être un des greniers de l'empire, jusqu'en 449 de Jésus-Christ. L'Écosse conserva son indépendance. Les Romains cherchèrent également à se

mettre en rapport avec les nations germaniques, et ouvrirent ainsi les régions du nord et de l'ouest de l'Europe au commerce et à la civilisation.

L'OUEST ET LE NORD DE L'EUROPE.

A mesure que Rome poussait en tout sens ses armées victorieuses à travers le monde, les barrières qui séparaient les nations tombaient; les notions géographiques se rectifiaient et s'étendaient : le Portugal, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne et les îles voisines, ainsi qu'une partie de l'Allemagne, sortaient du vague des conceptions confuses où elles étaient restées cachées si longtemps, malgré les courses lointaines des Phéniciens et de leurs successeurs. Le peu de renseignements que nous possédons sur le commerce de ces pays suffisent pour nous en faire apprécier la nature et les directions. En général, les transactions se faisaient par voie d'échange : il est dit expressément que les Lusitaniens, les Dalmates et les Albanais n'avaient pour mesure de valeur, que de petites plaques d'argent sans empreinte.

Avec leurs richesses territoriales, le grand nombre de rivières navigables reliées par des canaux, l'Espagne et le Portugal avaient un mouvement industriel et commercial très actif. Dans l'antiquité, la Lusitanie (le Portugal) ne comprenait que le littoral, depuis les bouches du Tage jusqu'à l'océan septentrional (golfe de Gascogne ou mer de Biscaye) : une nombreuse population était répandue sur un sol fertile, riche surtout en métaux précieux; les vignobles étaient clairsemés, et le vin que l'on récoltait ne suffisait pas aux besoins des habitants; ils fabriquaient de la bière, boisson qu'on retrouve chez beaucoup de peuples anciens. Le pain se faisait avec de la farine de glands, et on le mangeait avec du beurre; l'huile était inconnue. Avant l'arrivée des Romains, les Lusitaniens n'avaient que de frêles embarcations de peaux; puis, on les échangea contre des canots;

puis, les dimensions des navires s'accrurent avec les relations. La pointe nord-ouest, aujourd'hui cap Finistère, était le rendez-vous des marchands, qui visitaient les îles Cassitérides. Salacia, Alcazar do Sal, sur le Caldão, au bord du Douero, fournissait des draps et des tapis, fabriqués avec la laine indigène. Les Lusitaniens, peuple brave et aimant la guerre, avaient de petits boucliers très artistement travaillés en cordes de boyaux séchés.

Au sud de l'Anas (aujourd'hui Guadiana), en deçà et au-delà du détroit, habitaient les Turdetains et les Turdèles, qui s'étaient civilisés et polis de bonne heure, au contact des Phéniciens et des Grecs ; ils se servaient de différents idiomes et de différents caractères d'écriture. Sous la domination de Rome, les populations méridionales avaient adopté les mœurs et la langue des vainqueurs. Ces fertiles contrées, qui offraient de tout côté des rivières navigables, des abords, des baies et des lagunes, réalisaient de gros bénéfices sur leurs vastes exportations ; leurs denrées, ainsi que les productions du reste du monde, étaient versées sur le marché de Rome : les entrepôts étaient Ostie et Dicéarchie. Les Turdétains exportaient le blé, le vin, l'huile (excellente et en grande quantité), la cire, le miel, la poix, le kermès et le cinabre : au commencement, on exportait du drap, plus tard, de forts chargements de laine brute, qui surpassait en finesse celle du Caucase, et des béliers mérinos à de très hauts prix. A l'intérieur on avait facilité les communications, en reliant divers points par des canaux. Les bateaux marchands remontaient le Guadalquivir jusqu'à Séville, les barques allaient jusqu'à Cordoue. Les principaux marchés étaient Gades et Corduba. Gades (Cadix), avait les plus gros navires ; ils sillonnaient la Méditerranée et l'Océan. Malaca (Malaga) et Mellaria, entre Tarifa et Val di Vacca, faisaient le commerce de poissons salés : c'était à Mellaria qu'on s'embarquait pour passer à Tingis (aujourd'hui Tanger), dans le Maroc.

Les contrées qui s'étendaient à l'est de Tartessus jusqu'aux Pyrénées, étaient plus particulièrement désignées sous le nom d'Ibéria. Sur la côte, nous trouvons la nouvelle Carthage (aujourd'hui Carthagène), où il y avait un mouvement très actif d'exportation et d'importation; on y tissait avec l'écorce de l'épine, des étoffes analogues à celles que fournissait la Cappadoce. Emporion (aujourd'hui Ampurias) fabriquait une toile très renommée.

Dans l'intérieur habitaient les Celtibériens, nation belliqueuse, aux mœurs hospitalières, offrant un aspect aussi singulier que terrible, avec leurs cottes en laine noire, leurs longues guêtres et leurs casques de métal qui flamboyaient au soleil. Diodore a décrit le procédé dont ils se servaient pour préparer le fer. Ils enfouissaient les barres dans la terre; ils en retiraient le métal rouillé et en faisaient des épées formidables : ni casques ni boucliers ne pouvaient garantir contre leur tranchant. Ainsi, dans des temps si éloignés de nous, un peuple barbare a connu un procédé que le hasard a fait retrouver de nos jours par un armurier de Londres [1]. Quant au commerce des Celtibériens, tout ce que nous en savons, c'est qu'ils achetaient du vin qu'on leur apportait dans le pays; ils préparaient une boisson fermentée avec du miel.

Avant l'arrivée des Phéniciens, les habitants de la péninsule ibérique ne faisaient aucun cas des métaux précieux que renfermaient leurs montagnes; sous la domination carthaginoise, ils exploitaient ces mines à leurs frais, et n'avaient qu'un quart des bénéfices. Les Romains employaient à cette exploitation des esclaves, que des surveillants impitoyables contraignaient, par le fouet, à un travail incessant. On creusait des puits, on établissait des galeries : avec la vis d'Archimède on vidait les eaux qui faisaient irruption. On arrachait l'or des entrailles de la terre; on en obtenait, par le lavage, du sable des fleuves et ruisseaux aurifères. Au

[1] M. Weiss. *Voy.* Dingler, *Journal polit.* 1833.

rapport de Pline, l'Asturie, la Gallice et la Lusitanie donnaient par an deux mille livres d'or[1] : l'Asturie en fournissait la majeure partie.

Sous le rapport du commerce, la Gaule était singulièrement favorisée par sa position géographique. Touchant à la mer sur trois côtés, elle était coupée de fleuves navigables, qui communiquaient entre eux par des canaux, et dont le cours respectif procurait les plus grandes facilités pour le transport des marchandises. Des contrées du Rhin, elles arrivaient, par le Doubs et la Saône, jusqu'à l'endroit où la route de terre ouvrait la communication avec la Seine. Sur cette rivière, on descendait jusqu'à l'Océan : on n'avait ensuite qu'un trajet d'un jour pour passer dans la Grande-Bretagne. Les arrivages qui remontaient de la Méditerranée vers la Haute-Loire, ne suivaient point le Rhône, dont le cours rapide rendait la navigation en amont impossible : on les transportait par la voie de terre, qui était plus commode et presque aussi courte.

Pour la Grande-Bretagne, il y avait quatre passages : on s'embarquait aux embouchures de la Garonne, de la Loire, de la Seine et du Rhin. A *Itius Portus* (*Wuisan*), entre Boulogne et Calais, on avait le plus court trajet : c'est de là que partit César.

La Gaule était habitée par un grand nombre de peuplades aussi habiles au labour que belliqueuses : le sol était parfaitement cultivé. Dans le Sud, on avait l'olivier, le figuier et la vigne ; le reste du pays produisait du blé, du millet et des glands : l'éducation du bétail était lucrative. Dans les froides contrées du Nord, où la vigne ne réussissait pas, le vin était importé par des marchands italiens, qui prenaient des esclaves en retour. Parmi les places les mieux fréquentées, nous citerons, sur la Méditerranée : *Narbo*, antique cité

[1] *Voy.* JACOB, de la production et consommation des métaux précieux, t. I, p. 54 et suiv.

qui a conservé son nom ; dans l'Aquitaine, entre les Pyrénées et la Loire, *Corbilon* (Coiron), à l'embouchure de ce fleuve, et *Burdigala* (Bordeaux), à l'embouchure de la Garonne. Dans l'intérieur, au sud de la Haute-Loire, entre le Rhône et les affluents de la Garonne, les Petrocoriens (aujourd'hui département de la Dordogne) et les *Cubi Bituriges*[1] (Berri) avaient des hauts fourneaux ; les Ladurces (Querci) fabriquaient des toiles ; chez les Rutènes (Bourges) et les Gabaliens (Gévaudan) existaient des mines d'argent ; chez les Carnutes, nous remarquons Genabum, plus tard Aurélianum (Orléans). Dès le temps de la domination romaine, le voisinage de l'Italie vivifiait le marché de Lugdunum (Lyon). Les peuplades riveraines de la Saône exigeaient un droit des bateaux qui naviguaient sur leur rivière. Parmi les peuplades les plus célèbres de la Gaule, on comptait les *Parisii*, dont la capitale était Lutèce, et les Rhémois, qui avaient pour ville principale Duricortora (Rheims).

Les tribus échelonnées sur la côte de l'Océan, entre la Loire et le Rhin, appartenaient à la grande nation des Belges. Les Vénètes, le plus puissant des peuples armoricains, habitaient autour du Morbihan : ils trafiquaient avec la Grande-Bretagne.

César extermina leur flotte[2]. Leurs vaisseaux étaient tout entiers de chêne ; ils avaient la carène très plate, la poupe et la proue très élevées. Les ancres étaient retenues par des chaînes au lieu de cordages ; en guise de voiles, on avait des peaux molles et amincies. C'était sans doute les Vénètes qui allaient chercher l'étain dans l'île de Vectis (Wight).

[1] Cubi Bituriges pour les distinguer des Bituriges Vivisques (le nord du département de la Gironde), dont la capitale était Burdigala (Bordeaux). (*Note du Trad.*)

[2] Non pas aussi facilement que l'auteur veut bien le dire. Où M. Hoffmann a-t-il trouvé que les Vénètes attachaient leurs voiles de peaux avec des chaînes de fer ? (*Note du Trad.*)

L'industrie des Gaulois était assez avancée; dès ces temps reculés, ils aimaient la parure; ils avaient des chausses étroites, des habits aux couleurs éclatantes et variées. Les cottes d'armes étaient rayées, brodées de fleurs, et serrées à la taille avec des ceintures d'or ou d'argent; les casques en métal étaient enrichis d'ornements divers. On fabriquait des robes courtes, à manches, et des manteaux de laine épaisse, hérissés de gros flocons, qu'on portait aussi à Rome et dans toute l'Italie. Les habitations construites en claies d'osier et planches, étaient surmontées d'une toïture en forme de coupole. Les Salyens, depuis les Alpes occidentales jusqu'à la mer, ennemis acharnés des Massiliens, exerçaient le brigandage et la piraterie, et opposèrent une résistance désespérée aux Romains.

Les *Rhétiens* cultivaient la vigne; les habitants des Alpes Noriques échangeaient leurs produits, résine, poix, bois, cire, miel et fromages, contre ceux des vallées. *Patavium* (Padoue) s'enrichissait par ses manufactures de draps, tapis et couvertures, et par un trafic actif; la ville avait un port sur la côte. *Ravenne* était une grande cité construite tout entière en bois, et coupée de canaux; les habitants ne pouvaient communiquer entre eux qu'à l'aide de ponts et de bateaux. *Aquilée*, colonie romaine, trafiquait avec les peuples de l'Illyrie et les riverains du Danube: ils y troquaient des esclaves, du bétail et des peaux, contre du vin et de l'huile qu'on transportait sur des chariots, par les Alpes Juliennes et la forêt de Birnbaum, à Nauportos (Laibach, dans la Carniole), sur le Karkoras, qui se jette dans la Save. De Nauportos, les chargements descendaient la Save jusqu'à Ségeste, et de là ils étaient répartis sur d'autres points. Aquilée et tout le district des Alpes Noriques (l'Illyrie), avaient anciennement une si grande abondance de mines d'or, que leurs produits firent baisser le prix du métal d'un tiers. Le pays produisait également des fers d'excellente qualité, qui servaient à la fabrication des armes. Au sud du

Pô, jusqu'aux Apennins, s'étendaient des plaines bien cultivées, où vivait une population nombreuse et industrieuse. Le sol produisait du millet et des vins en abondance. Dans les forêts, on engraissait d'immenses troupeaux de porcs, qu'on allait vendre à Rome. Dans les environs de Mutina (Mantoue) et aux rives du Panaro paissaient des troupeaux de moutons, qui fournissaient une laine très recherchée.

Nous n'avons sur la Germanie que des notions fort restreintes ; ses habitants ne commencent à être mieux connus que depuis les conquêtes des Romains. Bien avant, le pays était visité par des marchands grecs et ligures, qui allaient chercher l'ambre jaune aux bords de la Baltique : ils y arrivaient par des routes que Ptolémée nous fait connaître. Elles partaient soit du Pont-Euxin, soit de Celémantia (aujourd'hui Comorn, non loin du confluent du Waag et du Danube). Cette dernière voie se bifurquait à *Sétuia* : une branche traversait la Silésie, l'autre conduisait par Kalisch et la Pologne. Toutefois, si nous pouvons indiquer les directions que suivait ce commerce, nous n'en connaissons pas la nature. Il y a lieu de croire qu'il était tout passif ; que les anciens Germains n'ont jamais été une nation marchande ; que c'étaient des hordes de nomades ou de chasseurs, qui couraient à travers champs, passant leur temps à se battre, à jouer et à boire. Les premiers qui reçurent les enseignements de la civilisation furent les riverains du Rhin, notamment dans les cantons baignés par le Mein et le Necker, où s'étaient établis des Gaulois, déjà façonnés à la vie romaine. Ces Gaulois y introduisirent l'industrie agricole, les premières notions de l'architecture, quelques métiers, tels que la poterie, la tuilerie. Dès lors, il dut y avoir dans le pays un commencement de relations commerciales. C'est ainsi que la Germanie est redevable de ses vignobles, de ses blés, etc., en un mot, des premiers éléments d'une existence régulière et pacifique, aux vues hostiles des Romains. Sans doute cette grande tempête d'hommes, qu'on nomme

L'industrie des Gaulois était assez ava ... per-
temps reculés, ils aimaient la parure ; ils av ... posé
ses étroites, des habits aux couleurs éclatan ... ment
cottes d'armes étaient rayées, brodées ... de la
à la taille avec des ceintures d'or ou ... adis la
en métal étaient enrichis d'ornemen ... au sud,
des robes courtes, à manches , ... galement
épaisse, hérissés de gros flocon ... roi : nous
et dans toute l'Italie. Les b ... nand, Re-
d'osier et planches, étai ... commer-
forme de coupole. Les S ... confins de l'Al-
les jusqu'à la mer, en ... isation romaine prit
çaient le brigandage ... ses des bassins du Rhin et
sistance désespér ... nce jusqu'à Abensberg (Bade,
Les *Rhétier* ... , Nassau, Hesse Darmstadt). On y
Alpes Norio ... nombre de localités romaines qui, en par-
bois, cire, ... servé leur position sous des noms modernes.
vium (P ... *algré les* voyages de Pythéas (IVe siècle avant Jésus-
tapis e ... *Christ), la* Grande-Bretagne ne fut mise en communication
port ... *avec le* continent que par les conquêtes d'Agricola et de ses
te ... *successeurs.* Les anciens connaissaient la configuration de

l'île : *ils* appelaient Belerion, la pointe de l'ouest ; celle de *l'est* (Kantion) regardait les bouches du Rhin ; la pointe sep*tentrionale*, se projetant au loin dans la mer du nord, s'ap*pelait* Orcas ; elle a donné son nom aux îles Orcades. Les *diverses* peuplades, vivant sous l'autorité de rois, se nourrissaient du produit de l'agriculture et de l'élève des troupeaux. Jusqu'à l'arrivée des Romains, les naturels employaient des procédés extrêmement simples dans l'exploitation de leurs mines d'étain et de plomb. Les habitants du Belerion (Cornouailles) étaient plus civilisés que le reste de la Grande-Bretagne, parce qu'ils communiquaient avec les marchands qu'y amenait le commerce de l'étain. Quand les Romains se furent fixés dans l'île, ils imprimèrent une si grande activité au travail, que les produits du pays, qui naguère avaient

ıs suffi à la consommation des habitants, donnè-
lant. On put exporter du blé, du bétail, des
taux en abondance (étain, argent, or), enfin
s chiens de chasse très renommés. De l'ex-
t des bracelets et colliers en ivoire, des
l'importation et l'exportation étaient
roits. Les Cassitérides (Sorlingues)
elon les anciens géographes. Les
longs manteaux qui descen-
t les plis étaient arrêtés par
.., ils s'appuyaient sur de longs
part des nomades, ils vivaient de lai-
air de leurs troupeaux. Les produits des mi-
t échangés contre la poterie, les vases de cuivre
sel, que leur apportaient les marchands étrangers.

En étudiant l'influence que les Romains ont exercée sur tous les rapports de la vie, on est surtout frappé d'une institution qui leur est particulière : nous voulons parler des corporations. Les Grecs avaient des métiers de toute espèce : la poterie entre autres était si active et si féconde à Athènes, qu'on lui avait réservé un marché particulier ; mais ce que nous appelons corps de métiers, était complétement inconnu en Grèce. Tout citoyen était libre d'exercer telle profession qu'il trouvait à sa convenance : on avait des fabriques organisées comme les nôtres. Le philosophe Eschine exploitait une parfumerie. Les patriciens de Rome n'avaient que du mépris pour toute occupation manuelle, pour toute espèce d'industrie. Dans leur ingratitude aristocratique, ils attachaient une espèce d'infamie à des métiers auxquels ils devaient leurs jouissances, tels que ceux de boucher, de charcutier, de marchand de poisson, de cuisinier, de parfumeur et de danseur. Les orfèvres, les boisseliers, les teinturiers, les corroyeurs, les tanneurs, les forgerons, les potiers, étaient constitués en corps de métier, ainsi que les joueurs de flûte, qui étaient indispensables dans les sa-

crifices ; ils rappellent nos musiciens de ville, qui jouissent encore de quelques priviléges dans certaines localités. C'est au roi Numa que l'on devait l'organisation de ces corporations, qui avaient chacune sa divinité protectrice, ses fêtes, ses réunions et son chef. On sait que dans les premiers temps, les plus nobles dames s'occupaient à filer la laine; elle était cardée par des hommes, etc. Il faudrait bien se garder toutefois de confondre cette institution avec les castes de l'Inde et de l'Égypte. Le fils était irrévocablement enchaîné à la caste de son père : les corporations se complétaient et s'agrandissaient par la voie d'admission libre. Enfin, à Athènes, comme à Rome, les métiers constituaient le peuple, et ce serait une grande erreur de croire que les professions manuelles étaient abandonnées aux esclaves. Des hommes sortis des classes ouvrières s'élevaient parfois aux plus hautes charges, et figuraient parmi les plus grands personnages de l'État [1].

[1] Le génie du peuple romain, quoique éminemment guerrier, politique et agriculteur, ne resta pas cependant étranger aux entreprises commerciales. Si une loi, proposée par les tribuns à l'époque des guerres puniques, défendait aux sénateurs les spéculations, il faut dire qu'elle avait été reçue par les sénateurs comme une atteinte à leur liberté et comme une ruse du parti populaire, pour empêcher l'agrandissement des fortunes aristocratiques. Cette loi n'est donc point un indice de l'éloignement des Romains pour les professions lucratives. D'ailleurs les hommes d'état de Rome et les moralistes ont fait l'éloge du commerce, qui, par d'utiles échanges, met la richesse en circulation, répand autour de lui l'abondance et mérite la considération, quand la bonne foi préside à ses actes.

La province, en effet, était couverte de citoyens romains qui venaient y exercer le négoce, faire fructifier leurs capitaux et s'enrichir par des spéculations de toute espèce. C'étaient des citoyens romains qui exploitaient presque tout le commerce de la Gaule, de telle sorte qu'il ne se faisait pas une affaire dans le pays, il ne s'y remuait pas une pièce de monnaie (je copie Cicéron), sans l'intervention d'un citoyen romain.

Là se trouvaient en foule des capitalistes spéculant sur les immeubles, sur la ferme des impôts, sur le commerce de l'argent, sur l'industrie agricole, sur toutes sortes de trafic.

En Asie, 80,000 citoyens romains étaient répandus pour y exercer le commerce. Milthridate arrose cette province de leur sang ; mais cette effroyable

CHAPITRE IV.

Suite de l'histoire du commerce ancien.

MOYEN AGE.

L'empire romain, en s'écroulant, ébranla le monde ; tout ce qui existait fut renversé, brisé, ou tout au moins profondément modifié. C'est de cette révolution européenne que date la nouvelle position des Juifs. Dans l'origine ils s'étaient tenus isolés au milieu des autres nations, dont le contact les aurait souillés ; puis la puissance romaine les atteignit à leur tour : le peuple élu baissa la tête sous la main du Très-Haut, qui le frappait dans sa colère. Dès le quatrième siècle avant Jésus-Christ, nous trouvons une colonie de Juifs à Alexandrie, plus tard à Cyrène ; puis ils viennent à Rome, où ils célébrèrent les funérailles de César par des cérémonies qui durèrent vingt-quatre heures sans interruption. Tibère envoya quatre mille Juifs et Egyptiens contre les brigands de la Sicile, qui les exterminèrent. Claude chassa les Hébreux

réaction de l'esprit indigène, ne décourage point les tentatives des citoyens romains. Quelques années plus tard, l'Asie comptait dans son sein de nouveaux et nombreux établissements, dont le crédit commercial était entièrement lié à celui de Rome.

Le petit commerce, dédaigné par l'aristocratie, était surtout le domaine des affranchis. C'est là que les hommes échappés à la servitude, se donnaient rendez-vous pour se créer une existence indépendante et aisée. Exempts des préjugés de naissance ; ne reculant devant aucune profession, pourvu qu'elle procurât du gain, cupides, avares et tenaces, tout leur était bon, depuis les entreprises des pompes funèbres, la construction des cénotaphes, jusqu'à l'armement des navires, le commerce des vins, des bestiaux, etc. Quand ils s'étaient bien arrondis comme des rayons de miel, ils achetaient des terres, faisaient construire de belles maisons, prêtaient à usure aux affranchis moins riches qu'eux, se faisaient nommer aux charges municipales de leur ville, menaient dans une oisiveté ridiculement fastueuse et dans de grossiers plaisirs, une vie égoïste et brillante. TROPLONG, *Mém. sur le Contrat d'Association civ. et com.*

(*Note du Traducteur.*)

de Rome; nous les y retrouvons sous Néron, dans le plein exercice de leur culte. Jérusalem, qui était un foyer d'insurrection, fut assiégée par Vespasien, qui l'emporta d'assaut, après une résistance désespérée. Leur capitale saccagée, les Juifs se dispersent dans le monde, conservant toujours au fond du cœur l'espoir de rentrer un jour dans le pays de leurs pères. Il y en eut qui émigrèrent en Perse, où bon nombre de leurs compatriotes s'étaient établis lors de la captivité de Babylone; ils pénétrèrent dans l'intérieur de l'Asie. D'autres allèrent en Chine, où ils furent accueillis dans plusieurs villes. A *Kaïfong-fu* ils fondèrent une colonie qui subsiste encore de nos jours. A l'ouest, le peuple hébreu passa de l'Italie dans les Gaules et en Espagne. On trouve de bonne heure des Israélites dans les villes de la Belgique. Partout leur occupation exclusive c'est le commerce et l'usure; le taux arbitraire de l'argent leur donnait toutes facilités de réaliser en peu de temps des gains immenses. Quand on entravait leurs opérations par des mesures vexatoires, et partout où on les traitait avec mépris, ils retiraient leurs capitaux ou ne les livraient qu'à un taux exorbitant.

C'est ainsi que depuis la chute de l'empire d'Occident, ce peuple, ayant perdu son ancienne grandeur politique, se créa une puissance bien autrement redoutable [1]. C'est à lui qu'avaient recours les souverains et les hommes d'État dans leurs embarras financiers. L'envie, la haine jalouse, bien plus que les préjugés religieux, se sont souvent acharnées contre cette nation opulente; on a humilié, insulté, torturé et assassiné les Juifs, qui n'avaient souvent d'autre tort que d'avoir beaucoup d'argent; on les a taxés comme des animaux : ils ont supporté toutes les vexations sans fléchir, ils ont opposé aux tortures et aux assassinats une tenacité de courage sans exemple. Au milieu de toutes les tempêtes ils ont maintenu leur caractère primitif, tandis que la nationalité des Romains, leurs vainqueurs, s'est perdue depuis longtemps dans la cohue

[1] *Voy*. Les Juifs au moyen âge, par M. Depping.

des nations barbares. Le peuple juif occupe dans l'histoire financière et politique du moyen âge une place immense : les lois qui règlent leurs rapports forment une partie essentielle des législations de tous les pays.

La grande migration des peuples, tout en ravageant, en dévastant et en détruisant sur son passage, éparpilla de tous côtés des germes féconds qui ne tardèrent pas à fructifier, à croître et à s'épanouir au milieu des décombres. Leurs courses soulevaient et déchiraient de plus en plus le voile qui couvrait encore tant de contrées. En même temps, le christianisme envoyait ses apôtres dans toutes les directions. Puis vinrent les Arabes, qui, sous l'impulsion puissante du fanatisme religieux, marchèrent à de vastes conquêtes : l'Asie et l'Afrique furent inondées de leurs hordes victorieuses, qui passèrent le détroit des Colonnes, et que Charles-Martel refoula dans la Péninsule ibérique. La puissance des armes leur assura l'exploitation des routes de l'Inde, auxquelles se restreignait alors le commerce du monde.

Dès l'an 500 de notre ère, les Persans avaient secoué le joug ignominieux des Huns, et avaient fondé un vaste empire. *Koschrou-Anouschirvan* (de 531 à 579) étendit sa domination depuis la Méditerranée jusqu'aux bords de l'Indus, et depuis l'Yaxarte jusqu'aux confins de l'Arabie : ainsi les Persans étaient maîtres du commerce de l'Inde par la voie de terre, au grand préjudice de Constantinople. En 651 fut achevée la conquête de la Perse par les Arabes, qui à leur tour durent céder la place aux Turcs. Outre leurs grands entrepôts, tels que Bassora, Bagdad, Alexandrie et le Caire, les Arabes avaient une foule de places de moindre importance échelonnées sur les côtes du Levant et dans d'autres parages de la Méditerranée. C'est aux Arabes que nous devons l'invention des chiffres modernes, de l'arithmétique, etc. Les monnaies dont il a été question ailleurs, fournissent une preuve matérielle de l'extension que leur commerce avait prise dans le nord de l'Europe. Tant que dura la puissance des Arabes, il suivit la direction qu'ils lui avaient imprimée ;

Constantinople conservait également une partie du transport des denrées de l'Inde, quoique l'ardeur des négociants se fût bien affaiblie dans le cours des siècles. Trébisonde était alors la place centrale du Pont : c'est là que Constantinople venait s'approvisionner.

On voit que, dès le commencement, le moyen âge obéit à l'influence prépondérante des Juifs, des Persans et des Arabes. Un fait que nous devons signaler également, c'est que Constantinople ait survécu si longtemps à la chute de l'empire d'Occident. Dans ce flux et reflux tumultueux des peuples, la grande cité reste immobile au milieu des secousses, et forme le point de transition entre l'antiquité qui finit et le temps nouveau qui approche : elle conserve ses relations avec l'Italie et contribue au développement du commerce de Venise. L'empire des Ostrogoths, la monarchie des Francs dans la Germanie et dans les Gaules, s'élevèrent comme deux boulevards, devant lesquels le torrent des invasions dut s'arrêter. Les changements politiques, opérés par le christianisme dans le nord de l'Europe, firent cesser les relations de ces contrées avec les Arabes. Enfin les croisades rapprochèrent les peuples, et répandirent de plus en plus les denrées de l'Inde dans l'Occident. Toutefois, si le commerce subsiste au milieu des invasions des barbares, il ne faut pas chercher l'explication de ce fait uniquement dans les rapports politiques; aussi nous ne les suivrons pas, dans leurs inextricables complications, à travers le cours du moyen âge; ce serait une tâche aussi longue, aussi pénible que fastidieuse et inutile. Il suffira de nous arrêter aux époques décisives.

LE COMMERCE DE CONSTANTINOPLE.

Constantinople, la grande théologienne, avait partagé son temps entre la débauche et une science stérile et inepte. Les empereurs grecs avaient conservé sur le trône quelque pâle

souvenir de la civilisation de leurs ancêtres, mais leur énergie s'usait dans de misérables querelles : absorbés par des futilités, ils n'avaient point la liberté d'esprit nécessaire pour maîtriser les événements. Il s'agissait bien de vaincre dans l'arène des luttes théologiques quand l'ennemi était aux portes de la ville ! Toute force morale s'affaissait, le ressort des esprits se détendait ; cette Byzance, jadis si active, s'engourdissait dans une apathie léthargique. Ce fut sans doute à une époque bien antérieure que les monnaies byzantines (de 457 à 491) furent transportées à l'île de Bornholm, où on les a trouvées récemment. Les marchands de Venise, de Gênes, de Pise et d'Amalfi s'assurèrent cette position, qui les rendait maîtres du commerce entre le sud et l'ouest. A partir du VIe siècle jusqu'au XIIe, le négoce de Constantinople avec le nord-ouest de l'Europe resta entre les mains des Avares, des Bulgares et des Hongrois. Jusqu'aux premières années du IXe siècle, la puissante nation des Avares posséda les pays du Danube qui séparaient l'empire grec de l'Allemagne ; par son intermédiaire, Constantinople entretenait des communications avec la ville de Lorch, dans la Basse-Autriche, siége d'un évêché transféré plus tard à Passau. C'est de cet entrepôt du commerce gréco-allemand que les denrées de l'Orient s'écoulaient en Allemagne, dans la Scandinavie et les Pays-Bas. Les Avares ne purent résister aux charmes de la civilisation ; de la rudesse d'une existence barbare ils passèrent aux jouissances énervantes d'une vie molle et voluptueuse. Au IXe siècle ils cèdent la place aux Bulgares, peuple vigoureux et guerrier, qui posséda le négoce avec Constantinople jusqu'au XIe siècle, où ils perdirent leur indépendance. Ce fut environ vers le même temps que tomba la domination des Arabes ; leurs vastes relations sont constatées par les richesses monétaires, les objets de parure en or, en argent et en verre, qui ont été trouvés à différentes époques dans les pays et les îles de la Baltique, sur une ligne qui se termine : vers l'est à Casan, où avaient habité jadis les Bulgares ; vers l'ouest à

Christianstadt, en Norwége; du côté du nord à la presqu'île d'Angermanland, en Suède; et du côté du sud à la Crimée, à Francfort-sur-l'Oder et à Mayence. Le commerce se faisait sans doute par caravanes; les points de départ et la marche qu'elles suivaient sont déterminés par la position des localités où on a retrouvé les monnaies et des villes arabes où elles ont été frappées : Bokhara, Samarkande, Balkh, Schasch (Taschkend), Nisabour, Rasched-sur-l'Oxus, Dschordschan, Amol ou Taberistan, Bassora, Kouf, Dschey (Ispahan), Teimera, Muhammedia, Téhéran, Bagdad, Aeran, Salam, Wasit, Dowin, l'ancienne capitale de l'Arménie, etc.

Itil, capitale de l'ancien nation des Chasares, sur la côte nord-ouest de la mer Caspienne (aujourd'hui Astrachan), était l'entrepôt des marchandises de l'Asie, de l'Arabie et de l'Afrique. Plus au nord, *Bulgar*, dont les ruines sont éparses le long du Wolga, près de Simbirsk, formait le point central de ces vastes relations. C'est sans doute à cette capitale des Bulgares que s'arrêtaient les voyages des Arabes dans le nord. Aux foires annuelles de *Kiew* affluaient les peuples septentrionaux, pour y troquer leurs produits contre ceux des Chasares et des Bulgares. La quantité prodigieuse de monnaies arabes qu'on a conservées dans ces contrées, est un indice des vastes exportations qu'y effectuaient les Sarrasins. Le pays occupé jadis par les Bulgares, sur le territoire de la Russie actuelle, était le grand marché des denrées orientales pour le nord et l'ouest de l'Europe : on a même retrouvé une plaque de métal, avec inscription arabe, chez les Ostiaks, à Tscherdin, sur la Kolva, dans l'ancienne Permie[1].

Les Bulgares continuèrent leurs relations avec le Nord quand ils se furent établis sur le Danube : c'est un fait con-

[1] *Voy.* les ouvrages de MM. de Ledebur et de Minutoli déjà cités. Ces notions seront complétées dans le chapitre spécialement consacré au commerce du Nord.

staté par les pièces d'or et d'argent allemandes, arabes, byzantines et du Nord, qu'on a retrouvées à Grahlow, près de Landsberg, sur la Wartha.

La prospérité croissante des Bulgares blessait l'orgueil de Constantinople : dans sa haine jalouse, elle commença par leur susciter des entraves et des tracasseries sans nombre. C'était une guerre sourde et incessante, à l'aide de droits, d'impôts et de vexations de tout genre ; puis on tira l'épée. L'empereur Basile II ayant soumis le pays par la puissance des armes, le commerce passa aux mains des Hongrois, qui furent dès lors les courtiers de l'Allemagne à Constantinople. Un de leurs rois, Etienne Ier, y fit construire une magnifique église, en 1038. Semlin était une de leurs places les plus fréquentées. Au XIIe siècle, les Allemands paraissent pour la première fois dans la capitale de l'empire grec : en 1140, leur colonie était déjà assez nombreuse pour qu'on lui accordât une église. Parmi les villes marchandes de l'Allemagne, *Ratisbonne* (Regensburg) est une des plus anciennes : du temps de Charlemagne, c'était le grand marché pour la Silésie et la Bohême ; elle avait des bateaux marchands sur le Danube, et tirait des fourrures de la Russie. Quand l'empereur Frédéric Ier partit pour la Terre-Sainte (1189), il fit transporter ses approvisionnements, par eau, de Ratisbonne à la Morawa. Nous citerons encore Vienne, en Autriche, dont les relations avec l'empire grec datent de fort loin ; elles s'étendirent jusqu'à Venise, lorsque la république eut été exclue du commerce de Constantinople.

Nous avons déjà eu occasion de signaler l'influence féconde et vivifiante que les croisades exercèrent sur les transactions. Elle se fit sentir surtout dans les Pays-Bas et en Allemagne. Nous voyons que, dès le milieu du XIIIe siècle, l'Autriche (probablement Vienne), Breslau et peut-être Cracovie, avaient leurs commissionnaires qui fréquentaient la Boukharie, à cette époque, le grand marché des denrées et épices de l'Orient. Breslau entretenait des liaisons suivies

avec le Levant : à Smyrne, elle allait prendre des chargements de poivre et d'alun.

Deux tarifs conservés à Stain, sur le Danube (basse Autriche), nous font connaître la nature des marchandises que Constantinople envoyait à l'Allemagne. Les douanes de Stain faisaient partie des revenus du duc Léopold et de son fils et successeur Frédéric (de 1177 à 1198). Les articles portés sur ces tarifs, sont : feuilles de laurier, safran, avelines, huiles, réglisse, soie écrue, ras de Chypre (étoffe de soie), ornements sacerdotaux en soie et demi-soie, brocart d'or, ceinturons, poivre, gingembre, clous de girofle, muscades, galanga et cumin. Le safran payait deux pfennigs (deniers) par livre, le poivre, trente pfennigs par baril [1], le gingembre, soixante pfennigs, de même que le galanga, les clous de girofle et la cannelle. A cette époque, l'Allemagne n'avait pas encore de communication directe avec Venise.

Voici les articles que l'Allemagne importait à Constantinople : serfs, esclaves venus de la Bohême et de la Moravie; armes, articles de sellerie, étoffes de laine, toiles, articles de boisselerie, or et argent. Le nord de l'Allemagne et les Pays-Bas fabriquaient des armes vers la fin des croisades : les manufactures de Magdebourg et de Hagen ou Hayn, sur la Nesse, près d'Eisenach, étaient célèbres. Henri-le-Lion emporta des armes allemandes à Constantinople, pour en faire présent à l'empereur. Liége avait acquis, dès le xe siècle, une grande supériorité dans l'art de travailler le fer. L'industrie lainière florissait dans les Pays-Bas, dans la Frise, à Quedlinbourg, Magdebourg, Stendal, Salzwedel : les villes de Passau et de Ratisbonne étaient renommées pour leurs draps écarlates. La Franconie et la Thuringe fournissaient des toiles. Il y avait des lavages d'or sur le Danube, aux environs de Passau, dans la Transylva-

[1] Dans le texte : *saum*, m. à m. muid.

nie et aux bord du Rhin : des mines d'or et d'argent dans la Hongrie et la Transylvanie.

Les relations de Constantinople avec le Nord ne paraissent s'être formées qu'après la chute de l'empire des Arabes, et depuis que les Bulgares se furent avancés jusqu'aux confins de l'empire. La ville de Bosphore, sur le détroit du même nom, entrepôt pour les peuples pasteurs de la Tauride et des districts voisins, envoyait des bestiaux dans la capitale. Le trafic avec les Patzinaces, ou Petschenègues, ne se faisait d'abord qu'indirectement par Cherson ; plus tard, les marchands de cette nation fréquentèrent la place de Constantinople. Leur présence amena des collisions (en 1043) : il s'ensuivit une guerre, dans laquelle les Russes prirent parti contre l'empire byzantin, malgré leurs liaisons étroites avec les Grecs. Les Russes habitaient à Constantinople le faubourg Saint-Mamas. Au xe siècle, ils étaient même nourris aux dépens de l'État ; on leur livrait des rations de pain, de viande, de poisson, de vin et de fruits. Leur route ordinaire passait par Nowogorod, Tschernigow, Mielniza et Kiew ; de ce dernier point, on se rendait à Constantinople. Ces relations perdirent de leur importance lorsque les marchands de Venise, Ratisbonne et Vienne exécutèrent le hardi projet de pénétrer en Russie. Kiew, qui jusque là n'avait été que le rendez-vous des trafiquants qu partaient pour Constantinople, devint, à son tour, une place animée et lucrative, où s'établirent des comptoirs allemands ; dès lors, la plupart des négociants russes s'habituèrent à ne plus la dépasser. Pour parer au danger qui les menaçait, les Byzantins défendirent aux Russes de rester l'hiver à Constantinople. Cette défense, au lieu d'enchaîner le commerce russe à leur marché, comme ils l'espéraient, acheva de l'éloigner. Les Allemands et les Italiens, qui avaient été à même d'en apprécier les avantages, visitèrent dès lors les places de la Russie. Il est probable que les traités de Venise avec les Bulgares, pour le commerce de transit, se ratta-

chaient à ces relations avec le Nord : ils recherchaient cette voie pour parer d'avance aux éventualités qui pouvaient leur fermer la mer Noire.

Le commerce, susceptible et vulnérable de sa nature, vit et prospère par une activité prudente, au milieu des conjonctures les plus difficiles. Les prohibitions, les réglements arbitraires ne peuvent que l'entraver : son élément, c'est la liberté. Nous en trouvons un exemple frappant à Constantinople. Pour maintenir les prix élevés auxquels se vendaient les robes de pourpre qui se fabriquaient dans la ville, il était défendu d'exporter les vêtements coûtant plus de cinquante ducats ; les robes audessous ne passaient la frontière que sous la garantie d'une estampille de plomb, dont elles devaient être pourvues. Une prohibition aussi vexatoire aurait paralysé et même détruit cette branche d'industrie, sans la contrebande active, organisée par les marchands de Venise et d'Amalfi [1].

LES VILLES D'ITALIE. VENISE.

L'origine de Venise est antérieure aux invasions des Huns, sous Attila [2]. En 450, les habitants des côtes voisines, près

[1] *Voy.* HULLMANN, *Histoire du Commerce de Byzance, jusqu'à la fin des croisades*, 1808.

[2] Dès les temps les plus reculés, les Venètes, qui occupaient les pays qu'on a depuis appelés Etats vénitiens de terre ferme, habitaient également les îles répandues sur les côtes : de là étaient venus les noms de *Venetia prima* et *Venetia secunda,* dont le premier s'appliquait au continent et le second aux îles et aux lagunes. Les peuples nomades, qui envahirent l'empire, portèrent dans leurs expéditions une férocité que notre imagination peut à peine concevoir. L'incendie détruisait les villes et les villages, etc. C'est ainsi qu'Attila exerça ses fureurs sur Aquilée, Padoue, etc. ; mais la renommée le précédait annonçant ses cruautés, et tous ceux des habitants de la première Vénétie que leur fortune mettait à même de fuir, cherchèrent un asile dans la seconde. Le bourg de Rialto accueillit les fugitifs. *Voy.* SISMONDI, *Hist. des Républ. italiennes*, t. I. (*Note du Traducteur.*)

de l'embouchure de la Brenta et de l'Adige, se réfugièrent dans les îlots incultes et stériles où s'éleva plus tard la reine de l'Adriatique. A cette époque, elle se nourrissait du produit de la pêche ; elle vendait le sel, unique richesse que lui fournissait un sol ingrat. La position territoriale des insulaires dirigeait forcément leurs vues vers la mer.

Sous le règne de Théodoric, le commerce, encouragé par son ministre Cassiodore, commence à se réveiller : on parle de Rome et de son port; Ravenne, située sur l'Adriatique, possède plus de moyens de prospérité. Toutefois, au milieu des oscillations politiques, le cercle des échanges paraît avoir été assez étroit; peut-être se restreignait-il à la place de Constantinople. La marine de Ravenne ne suffisant point aux besoins de son commerce[1], les Vénitiens devinrent ses facteurs. La fortune et la puissance de la jeune république en reçurent un accroissement sensible. C'était, à cette époque, une démocratie pure, sous des magistrats électifs, nommés tribuns ; mais, dès la fin du VIIe siècle, le pouvoir exécutif fut confié à un chef unique, lequel prit le titre de doge (duc).

Venise, qui avait aidé Bélisaire dans son expédition contre Ravenne, reçut des empereurs byzantins de grands privilèges à Constantinople et dans tout l'empire. Le commerce de Ravenne subsistait encore, mais il déchut rapidement lorsque les Vénitiens y eurent établi des comptoirs et obtenu l'abaissement des tarifs. La jeune république commençait à

[1] L'histoire nous a conservé une lettre écrite par Cassiodore aux magistrats de la nouvelle colonie pour les inviter à faire effectuer le transport d'un approvisionnement d'huile et de vin. On y lit, entre autres, le passage suivant qu prouve que l'art nautique avait fait de faibles progrès à cette époque :

« La mer est votre patrie ; vous êtes familiarisés avec ses dangers. Quand les vents ne vous permettent pas de vous éloigner, vos barques défient la tempête en rasant la côte ou en parcourant les embouchures des fleuves. Si le vent leur manque, les matelots, descendus à terre, les tirent eux-mêmes. On dirait, à les voir de loin, qu'elles glissent sur les prairies. » *Voy.* DARU, *Hist. de Venise*, t. I, p. 34 et suiv. (*Note du Traducteur.*)

prendre une attitude imposante ; elle envoya une flotte au secours de Charlemagne, qui assiégeait Padoue : il accorda à ses fidèles alliés des franchises qui furent confirmées par l'empereur Nicéphore [1]. Lothaire Ier, roi de France, octroya également aux Vénitiens des avantages qui furent confirmés par Charles-le-Gros. La faveur des empereurs grecs hâta surtout l'accroissement de leur prospérité commerciale. Les flottes vénitiennes allaient jusqu'à Trébizonde. Dès le milieu du VIIIe siècle, elles portaient aux Sarrasins d'Afrique des esclaves chrétiens, qui étaient troqués pour les denrées orientales. Dans ses rapports avec les empereurs d'Allemagne, avec les souverains pontifes et avec Constantinople, Venise déploya une prudente et habile politique, tout en maintenant sa dignité et son indépendance. Les empereurs byzantins, en récompense des services que leur rendaient ses flottes, lui cédèrent la Croatie et la Dalmatie, dont les immenses forêts lui offraient d'inépuisables réservoirs de matériaux de construction [2]. Venise était devenue si puissante sur mer, qu'en 1081 ses vaisseaux exterminèrent la flotte de Guiscard, fameux chef normand.

Ce furent surtout les croisades qui donnèrent aux républiques italiennes l'occasion de faire valoir leur marine militaire. La guerre, qui, presque toujours, ruine le commerce, vint, au contraire, le vivifier et le féconder dans ce grand mouvement qui jeta l'Europe sur l'Asie. Les Vénitiens rendirent aux croisés d'immenses services, qui furent largement rémunérés par des franchises de tout genre dans les villes récemment conquises. Au milieu des revirements du sort de la guerre, Venise fut assez habile pour se maintenir dans la

[1] Nous lisons dans l'histoire de Daru que les Vénitiens restèrent dans l'alliance de Nicéphore, malgré les menaces de Charlemagne.

(*Note du Traducteur.*)

[2] Les bois de la Dalmatie devinrent dans leurs mains des barques ; et les îles des chantiers de construction, qui fournissaient à la navigation des fleuves et des ports voisins. DARU, *Hist. de Venise*. (*Note du Traducteur.*)

possession de ces avantages, en se ménageant des intelligences auprès de tous les partis : elle parvint à expulser les Génois (1258) de Saint-Jean-d'Acre, de Sidon et de Tyr, qui devint son principal entrepôt en Syrie, et où elle établit un consul-général.

Dès le commencement des croisades, les républiques italiennes s'étaient observées avec une jalousie qui devenait chaque jour plus menaçante. Les chances de collision se multipliaient ; la politique vénitienne profita des conjonctures pour tirer parti de son intervention. En 1108, Pise et Gênes avaient armé des flottes pour soutenir les intérêts de Bohémond, roi d'Antioche, contre Alexis, empereur d'Orient : les Vénitiens s'interposèrent pour rétablir la paix. L'empereur leur céda une partie du faubourg de Péra, avec la rade et les magasins, les autorisa à posséder des propriétés foncières à Constantinople, à Durazzo et dans d'autres villes de la Romanie, et leur donna franchise de tout droit fiscal dans toute l'étendue de l'empire. A partir de cette époque, Venise devint l'entrepôt pour les denrées de l'Orient. Ces avantages prirent plus d'extension dans le commerce de la république avec l'Italie et avec l'Allemagne, où elle conclut des traités avec l'empereur Lothaire III.

Les rapports de bonne amitié qui régnaient entre Venise et Constantinople éprouvèrent des altérations qui amenèrent la chute des empereurs grecs. A l'époque où les fabriques de soieries furent introduites à Palerme, les Vénitiens, liés par un traité avec Guillaume, roi de Sicile, refusèrent de prêter le concours de leurs armes à l'empereur Manuel Comnène, contre ce même Guillaume [1]. L'empereur fit jeter en prison

[1] Nous traduisons le texte d'Hoffmann. Voici comment Daru rapporte les événements :

« Ce fut à Constantinople que les Vénitiens prirent les premiers modèles de eurs manufactures (de soieries), mais dans le principe ils n'étaient que les facteurs des marchandises fabriquées dans les trois villes que j'ai nommées.

tous les Vénitiens qui se trouvaient à Constantinople et les dépouilla de leurs biens. Ce ne fut que plusieurs années après qu'on rendit les prisonniers à la liberté : on leur promit, pour les dédommager des pertes qu'ils avaient essuyées, une somme d'un million et demi de sequins, qui ne furent jamais payés. Une nouvelle croisade procura aux Vénitiens l'occasion de tirer vengeance de cet outrage. Les croisés, avec une flotte vénitienne, s'emparèrent de Constantinople (1204). Le comte Baudouin monta sur le trône impérial ; le doge de Venise fut nommé *despote* de la Romanie. Les Vénitiens eurent, pour leur part, outre le quartier de Péra, les places maritimes depuis l'Hellespont jusqu'à la mer Ionienne, quelques ports dans le Péloponnèse, les îles de Corfou et de Candie[1], deux places dans l'île de Négrepont. C'étaient plusieurs millions de sujets que Venise venait d'acquérir. Dès lors l'empire des mers lui était assuré[2]; c'est sans doute dans cette brillante période de son histoire, que la république fonda la ville de Tana (Azow), sur le Don.

Les croisés n'ayant pu se maintenir dans leurs conquêtes, la république, toujours prévoyante et féconde en ressources, se hâta de conclure un traité d'alliance avec le soudan de Koniah, dont la domination s'étendait depuis la Boukharie jusqu'à l'Asie Mineure. Un traité, qui intervint entre le soudan

Pour conserver le trafic, ils firent la guerre à Roger, roi de Sicile, qui vers le commencement du XII[e] siècle avait établi, à Palerme, une manufacture de ces étoffes. Lorsque Roger fit la paix avec l'empereur Manuel, il s'obligea à lui rendre tous les prisonniers grecs, à l'exception des Corinthiens, des Thébains non nobles et des femmes qui savaient l'art de fabriquer la soie et le lin. » T. III, ch. XIX. (*Note du Traducteur.*)

[1] Dans l'acte de partage il n'est pas fait mention de l'île de Candie, que les Vénitiens acquirent du marquis de Montferrat, pour dix mille marcs d'argent. Ce fut à bon droit que le doge ajouta à ses titres celui de *Seigneur du quart et demi* de l'empire romain. DARU. *Hist. de Venise.* (*Note du Traducteur.*)

[2] L'unique fruit que l'Europe paraisse avoir retiré de cette grande révolution, c'est l'introduction de la culture du millet, dont le marquis de Montferrat envoya quelques graines à ses États d'Italie. DARU. L. C. (*Note du Trad.*)

d'Alep et les Vénitiens, leur assura protection et franchise commerciale dans tout le territoire du soudan, contre un droit de six pour cent de la valeur des marchandises importées ou exportées [1].

En Égypte, à Tunis, ils s'étaient également ménagé l'appui du gouvernement : ils profitaient de leurs relations dans ces parages pour faire le honteux trafic des esclaves, malgré les défenses de l'Église et même du sénat. La république se lia de même, par des conventions commerciales, avec Padoue, Trévise, Bologne, Mantoue, Aquilée et Ravenne. Les priviléges qui lui furent concédés par divers rois d'Allemagne, Othon III et Othon IV, Henri II et Henri V, se restreignent à la Lombardie, et n'ont point de rapport avec le commerce d'Allemagne, qui était interdit aux Vénitiens : ce n'est que dans la capitale même qu'il leur était permis de traiter avec les Hongrois, les Bohêmes et les Allemands [2]. Au commencement du XIVe siècle, Nuremberg et Augsbourg ouvrirent des rapports avec Venise ; en 1320, on accorda à Augsbourg le transit par le Tyrol. Les marchands allemands étaient tenus de s'approvisionner à Venise [3], où on les traitait avec une hauteur méprisante, et où ils avaient à se débattre avec toutes sortes d'entraves et de restrictions vexatoires ou onéreuses. Ils ne pouvaient vendre de l'or ou de l'argent qu'à des sujets de la république : on ne leur permettait point de les remporter chez eux ; il leur était défendu de mettre en vente des soieries venant d'Allemagne ou de la Lombardie. Introduisaient-ils des marchandises que Venise importait elle-même, elles étaient confisquées. La république poussait ses exigences impérieuses jusqu'au point de rendre les marchands allemands responsables des

[1] DARU, *Hist. de Venise*, t. II, l. XIX.

[2] *Voy.* de STETTEN, *Hist. de la ville d'Augsbourg*, p. 96.— HULLMANN, *Hist. du Com. byzantin*, p. 85. – ROTH, *Hist. du Com. de Nuremberg*, t. I, p. 42.

[3] Par un décret de 1472. DARU. (*Note du Trad.*)

denrées vénitiennes déposées en Allemagne[1]. S'il est question de magasins établis en 1268 pour l'utilité du négoce allemand, il faut entendre par là le commerce des denrées de Russie et d'Autriche, qui arrivaient par Ratisbonne ou Vienne. Venise ne pouvait s'en passer, depuis qu'elle avait été supplantée à Constantinople et sur la mer Noire par les Génois. La république ne tarda pas à récupérer ce qu'elle avait perdu : dès 1268, elle obtint un traité favorable de l'empereur, que Gênes avait aidé à remonter sur le trône ; la voie de la mer Noire lui fut ouverte de nouveau, et, dès 1287, un consul vénitien est envoyé à Soudac.

Vers l'an 1450, le soudan de Tunis permet à la république de fonder des comptoirs et des consulats, etc., par un traité qui fut souvent renouvelé depuis. A Tripolis, par suite d'une convention de 1356, les Vénitiens avaient un consul avec plusieurs vice-consuls, répartis sur divers point. En 1238, le soudan d'Egypte renouvela et étendit les priviléges qu'il leur avait précédemment accordés, et qui les dédommagèrent jusqu'à un certain point de la perte du commerce de Constantinople et de la mer Noire. Dans les nouveaux traités étaient surtout favorisés les articles prohibés par le gouvernement pontifical, les esclaves, le bois de construction et les armes et munitions de guerre. L'année suivante, l'empereur de Trébizonde admet les Vénitiens aux droits dont jouissait la république de Gênes : on leur accorde un quartier indépendant avec l'usage d'un port réservé ; on leur permet de conserver leurs poids et mesures dans les transactions ; enfin on leur permet d'avoir des comptoirs et de bâtir une église. Ce traité, qui fut renouvelé en 1319, raviva les vieilles rancunes des Génois ; on s'observa de part et d'autre avec une haine sourde, qui s'irritait sous l'influence d'une jalousie sans cesse renaissante. Enfin on courut aux armes : c'était toujours,

[1] *Voy.* Réglement de Venise pour les marchands allemands dans le Recueil : Archives pour l'hist. etc. 1827.

comme environ un siècle auparavant, la possession de la mer Noire que l'on se disputait. La guerre de la Chioggia, ainsi qu'on l'appela, eut les péripéties les plus dramatiques. Après d'affreux désastres, Venise triompha au moment où Gênes se croyait sûre de la victoire, en 1380. Tout en soutenant cette lutte désespérée, Venise eut soin de renouveler les anciens traités avec Constantinople, en 1363, et deux ans plus tard avec l'empereur de Trébisonde, avec lequel elle fit une dernière convention, en 1391. A partir de cette époque, ses relations sur la mer Noire suivent un mouvement de déclin très rapide. Les Turcs y devenaient de jour en jour plus redoutables, depuis qu'ils s'étaient rendus maîtres de Gallipoli. Venise fit une guerre heureuse aux pirates mahométans; mais après la prise de Constantinople par Mahmoud II, les choses changèrent de face. La république conclut un traité avec le vainqueur (1454); elle fit l'abandon de quelques possessions dans la Grèce et s'engagea à payer un tribut annuel de dix mille sequins : ces humiliations ne lui servirent de rien ; la mer Noire lui fut fermée par Bajazet II en 1482. C'est ainsi que Venise perdit les débouchés du Pont-Euxin, presque en même temps que sa rivale qui lui en avait disputé la possession avec tant d'acharnement; toutes deux y avaient trafiqué en concurrence pendant plus de deux cents ans. Trébisonde était alors comme aujourd'hui une station pour le commerce avec la Perse, par Tauris et Erzeroum ; elle fabriquait des soieries ; de plus, on y mettait en vente les denrées de la Chine, de l'Inde et de la Perse.

Dès que la mer Noire fut interdite aux Vénitiens, leurs relations avec le khan des Tartares ne leur étaient plus d'aucun profit. Par la convention de 1333, la plus ancienne qui soit intervenue entre une puissance chrétienne et les Tartares, le port de Tana leur avait été ouvert. La guerre avec les Génois, établis à Caffa, interrompit ces relations, qui furent renouvelées en 1347 et 1358. Depuis ce dernier traité, tous les renseignements nous manquent. En 1356, le khan de

Solkat concéda aux Vénitiens une place pour y construire une ville avec un port de mer.

Dans l'Asie Mineure, le commerce de la république subit bien des variations. Il subsista avec plus ou moins de succès, tant que dura la domination des Seldschoukes. Au milieu du XIVe siècle, Ajazzo expédiait encore des convois pour Tauris. En outre d'Ajazzo, où les Vénitiens avaient franchise de tout droit, ils possédaient Setalie (aujourd'hui Antalie), d'où l'on transportait annuellement près de quatre mille quintaux d'alun, que fournissaient les mines de Kioutahya. Toute relation cessa à l'avénement des Turcs qui avaient un égal mépris pour le commerce et pour les chrétiens.

Au XIVe siècle, alors que la prospérité de Venise était en pleine floraison, les bateaux marchands divisés en sept flottes ou convois mettaient à la voile, tous les ans, à une époque déterminée. Le convoi, qui allait en Grèce, était de huit à dix galères, les autres qui comptaient chacun six à huit navires, visitaient Trébisonde, l'île de Chypre, l'Arménie, la Provence, l'Espagne, le Portugal et la Flandre. Les expéditions pour l'Egypte et la Syrie, étant subordonnées aux permissions données ou refusées par le saint Pontife, ne pouvaient avoir lieu régulièrement. Quand la mer n'était pas sûre, des vaisseaux armés et même des flottes entières accompagnaient les convois.

Les complications politiques devaient naturellement modifier ou entraver les relations de Venise avec l'Egypte. Aux influences extérieures des événements, vint se joindre le fanatisme religieux. De fougueux esprits, emportés par la haine de l'Islam, prêchaient une espèce de croisade commerciale contre les Mamelouks. A la fin du XIIIe siècle, Raymon Lullius voulait qu'on frappât d'interdit l'Egypte et la Syrie, et qu'on se procurât les denrées de l'Inde par une autre voie. D'après le plan proposé par Marino Sanuto, on les aurait transportées du golfe persique, par Bassora, Bagdad et Tauris à Kaffa, Tana, et aux côtes de l'Asie Mineure sur la Médi-

terranée. Les deux projets devaient échouer; le commerce se roidit contre l'esprit de système et contre l'arbitraire; ses rapports s'établissent spontanément et périssent par la contrainte.

A cette époque, c'était à Alexandrie, à Beyrouth et à Saint-Jean-d'Acre, que les négociants de Venise venaient troquer les produits de l'Europe contre ceux de l'Orient et contre les esclaves qu'on tirait des pays baignés par la Méditerranée [1].

Dans le rapport du doge Moncénigo (1420), nous trouvons de curieux documents sur le commerce de la république avec le Levant. La Lombardie tirait annuellement de Venise 5,000 quintaux de coton, qui représentaient une valeur de 520,000 ducats ; 400 ballots ou *fardi* de cannelle, à 160 ducats le *fardi* (ballot), 3,000 charges de poivre à 100 ducats chacune, et 2,000 quintaux de gingembre, le quintal coûtant 40 ducats ; on vendait pour 95,000 ducats de sucre raffiné une, deux ou trois fois [2], au prix moyen de 15 ducats le quintal. En ou-

[1] Pour compléter ces notions sur le commerce des républiques italiennes au moyen âge, nous transcrirons le passage suivant extrait de l'histoire des *Républiques italiennes*, par Sismondi.

« Comme au x[e] siècle les républiques de Venise, de Naples et d'Amalfi, jouissaient seules d'un gouvernement libre, protecteur et vivifiant, elles avaient les premières développé cet esprit d'entreprise qui multiplie les échanges, et elles faisaient seules tout le commerce de leurs voisins. Les Vénitiens étaient les courtiers des deux empires; accueillis avec faveur par la Grèce, ils portaient aux Occidentaux les produits des manufactures qui florissaient à Constantinople et dans la Morée, comme aussi les marchandises des Indes, qu'ils allaient acheter indifféremment soit chez les Grecs, soit chez les Musulmans. Ils remontaient ensuite avec leurs bateaux légers les fleuves de l'Italie; ils vendaient aux villes bâties le long de leurs rives, des tapis et des étoffes d'Asie ou des épiceries de l'Inde, et surtout le sel de leurs salines qu'ils étaient en possession de fournir exclusivement à tous les Lombards, etc. »

(*Note du Traducteur.*)

[2] Ces indications prouvent évidemment que ce n'est pas au milieu du xv[e] siècle qu'a été inventé l'art de raffiner le sucre et qu'il remonte à une origine bien plus ancienne. PLATEARIUS dans *Vincent Belovac*, *Speculum natural.* t. XIII, 113, ouvrage terminé en 1254, en fait déjà mention; le sucre candi y est désigné sous la dénomination de *Candia*.

tre, la France, l'Allemagne, la Flandre et l'Angleterre achetaient des Vénitiens les denrées qu'ils tiraient des ports de Syrie et d'Egypte. A la monnaie de Venise on frappait annuellement un million de ducats en or, sans compter une énorme quantité de pièces d'argent. Le commerce avec la Syrie et l'Egypte absorbait à lui seul 500,000 ducats, plus, les sommes qui rentraient pour marchandises vendues; 100,000 ducats étaient versés dans le territoire continental de la république, 100,000 dans les possessions maritimes; l'Angleterre en tirait environ autant, de sorte qu'il n'en restait que 100,000 à Venise. Florence vendait par an 1,600 pièces de drap aux Vénitiens, qui les exportaient en Apulie, en Sicile, dans la Barbarie, à Rhodes, à Chypre, en Syrie, en Egypte, à Candie, dans la Morée et dans l'Istrie; ce trafic rapportait à Florence 7,000 ducats de bénéfice par semaine. Une si puissante activité industrielle réagissait heureusement sur le débit des laines, et par le bien-être qu'elle répandait, elle accroissait la consommation d'autres produits de l'agriculture, de l'industrie et des arts. Venise tirait ses laines de la France et de la Catalogne, et les revendait à la Lombardie, au prix de 40 ducats le quintal de laine française; celle de Catalogne valait un tiers de plus; l'importance de la vente montait à 240,000 ducats. En outre, Venise tirait par an, de Pavie, 3,000 pièces de drap, à 15 ducats la pièce.

De Milan, 4,000 à 40 ducats.			160,000 ducats.
De Come, 12,000 pièces d'une valeur de			180,000 »
Monza, 6,000.	—	—	90,000 »
Brescia, 5,000.	—	—	78,000 »
Bergamo, 10,000.	—	—	170,000 »
Crémone, 40,000.	—	—	60,000 »
Parme[1] 4,000.	—	—	60,000 »

Les bénéfices que donnait le trafic de ces marchandises

[1] Ces données sont tirées de *Mar. Sanutto, Vite de duchi de Venezia*, dans *Muratori Rerum Italicarum scriptores*, t. XXII, p. 953 et suiv.

prenaient plus d'importance lorsqu'il s'exerçait sur des articles manufacturés dans le pays, parce que alors la matière brute et la marchandise fabriquée passaient par les mains du marchand. Ce qui augmentait encore les avantages que la république retirait du commerce, c'est qu'il se faisait avec ses propres galères ; aussi consacrait-elle les soins les plus attentifs à leur perfectionnement. C'est par là que Venise rendait encore les autres cités tributaires : Milan lui payait 900,000 ducats par an, Monza 56,000, Côme 104,000, Allessandria Della Paglia 56,000, Tortone et Navarre 104,000, Pavie, ainsi que Crémone, 104,000, etc.

C'est ainsi qu'à l'exemple de Tyr, des cités grecques et de Carthage, Venise avait fondé sa puissance sur sa navigation, sur une industrie marchande exempte d'entraves, et une politique habile. Ses relations ne purent se maintenir dans toute leur immense étendue, qu'autant que les événements laissaient intacts les priviléges et le domaine qu'elle avait conquis. De jour en jour ses débouchés se rétrécissaient. En 1422, la république jouissait encore en Egypte de certains priviléges, qui furent singulièrement restreints quelques années après. En 1430, le soudan soumit à son monopole le poivre, sur lequel fut établi un droit très élevé. A l'aide de négociations, qu'appuyait une flotte, la république obtint un tarif plus favorable ; de 100 ducats le droit d'entrée fut réduit à 85 par fardi ; malgré cette réduction, le commerce vénitien en reçut une grave atteinte. D'autres restrictions vinrent le paralyser plus tard dans ces parages ; c'est ainsi qu'en 1512 le soudan défendit aux Francs de rester plus de trois mois au Caire, et d'y acheter des épices sous le nom d'un Maure ou d'un Juif. A ces mesures, se joignirent de cruelles humiliations. Dans la convention conclue quelque temps après, il est dit expressément : « Que nul Vénitien ne pourra recevoir la bastonnade sans l'ordre du soudan. » Ce privilége dérisoire dut froisser l'orgueil aristocratique de ces nobles marchands ; ils négligèrent dès lors un pays, où les atten-

daient l'insulte et la violence ignominieuse. Alexandrie et les cités marchandes de la Syrie ne tardèrent pas à ressentir les effets de leur colère rancunière. La vie et le mouvement y cessèrent ; elles devinrent désertes et silencieuses. En 1501, la république faisait encore avec Alexandrie pour 200,000 ducats d'affaires ; onze ans après, ce chiffre était descendu à 140,000. Tant que le commerce resta florissant, les Vénitiens importaient à Alexandrie, des huiles, du cuivre, du plomb, du drap, des peaux, des fourrures, des velours, et prenaient des épices en retour ; ce débouché se ferma lorsque les Portugais eurent trouvé la voie maritime de l'Inde ; l'exportation des épiceries fut interdite dans les ports de l'Indostan. Ce qui porta le coup mortel au commerce de Venise avec le Levant, ce fut la conquête de la Syrie et de l'Egypte par Sélim I[er] qui, après avoir défait les Mamelouks, fit son entrée triomphante à Alexandrie, le 31 janvier 1517. Ce fut alors aussi que finit le commerce avec les états barbaresques ; jusque là il s'était fait par la flotte vénitienne qui visitait l'Egypte ; elle détachait trois galères vers les ports de l'Afrique. Après y avoir fait leurs ventes et leurs achats, les marchands retournaient à Alexandrie, y prenaient des chargements d'épices ainsi que dans les ports de Syrie, puis, s'en retournaient avec la flotte à Venise. Le grand marché des Vénitiens dans les états barbaresques était Tunis, d'où leurs relations plongeaient dans l'intérieur de l'Afrique.

Une dernière ressource, mais bien minime et bien chanceuse, restait à la république, c'était l'île de Chypre. Les croisades en avaient fait ressortir l'importance. Les croisés s'en étaient emparés et y avaient fondé un royaume. En récompense des services que sa flotte avait rendus à un des rois de Chypre, Venise y obtint des priviléges, en 1235 ; toutefois leurs affaires n'y furent en pleine voie de prospérité que vers la fin du XIII[e] siècle, quand les chrétiens eurent été chassés de Saint-Jean-d'Acre, leur dernière position dans la Syrie. Malgré l'interdit dont le pape avait frappé les rela-

tions avec l'Orient les rois de Chypre les encourageaient en offrant leurs galères aux marchands étrangers. En 1306, les Vénitiens obtinrent par traité, à Nicosie, Famagosta et Limisso, une église, des comptoirs, et un quartier de la ville exempt d'impôts ; ils furent en outre affranchis de droits d'entrée. Ces avantages confirmés par de nouvelles conventions en 1348 et 1360, irritèrent la cupidité jalouse des Génois ; en 1373, ils s'emparèrent de Famagosta, et gardèrent cette place jusqu'en 1403. Le commerce, ruiné par ces querelles sanglantes, ne fut point relevé par le traité qui intervint en 1405, entre le roi de Chypre et le soudan d'Egypte. Les forces du royaume s'épuisèrent de plus en plus dans la lutte avec les Génois et avec les Turcs ; il se raviva un moment, vers la fin du xve siècle, sous la domination des Vénitiens, qui en furent chassés par les Turcs.

Nous venons de présenter un aperçu rapide du commerce de Venise avec le Levant, et par la voie de terre, avec l'Autriche et l'Allemagne ; nous allons le suivre maintenant dans une direction opposée. Ici, nos plus anciens documents ne remontent que jusqu'en 1272. Un décret du grand conseil, daté de cette année, nous apprend que dès lors, les Vénitiens débitaient leurs marchandises dans la Provence, à Marseille et à Montpellier, ainsi qu'aux foires de Flandre. Sans aucun doute, ces expéditions se faisaient par la voie de terre ; les premières informations positives au sujet des relations maritimes avec la Flandre ne datent que de l'année 1318, où Anvers vit arriver cinq galères vénitiennes avec un chargement d'épiceries et de drogueries. A cette époque, Venise envoya un ambassadeur à la cour d'Angleterre, pour ouvrir des négociations au sujet de priviléges à obtenir. Les Allemands, les Anglais, les Génois et les Florentins étaient établis à Anvers longtemps avant les Vénitiens, qui ne reçurent des lettres de protection qu'en 1320. Anvers et Bruges attiraient alors les nations marchandes par des avantages de toute nature. A partir du milieu du xive siècle, Venise fai–

sait partir régulièrement des escadres pour ces grands marchés de l'Europe. En même temps, la république sans perdre de vue ses communications directes avec Séville, Cadix et Lisbonne, expédiait cinq galères chargées pour le port de Southampton (1323).

Ni Venise, ni les autres villes d'Italie, ne poussèrent au-delà des Pays-Bas ; c'est là que les marchands des villes anséatiques venaient prendre les denrées de l'Orient. On comprend sans peine que la découverte de la voie maritime de l'Inde apporta de grands changements à ces relations. En 1522, entrèrent dans le port d'Anvers les premiers bâtiments ayant à bord des produits de l'Inde. De cette époque date le déclin de la navigation marchande de l'Italie. Ainsi l'ascendant fatal de la destinée politique des nations anéantit le commerce de Venise. Ses possessions maritimes, le fruit de tant de glorieux exploits, étaient perdues pour la plupart. La ruine de la république fut la conséquence inévitable des conquêtes des Turcs et des découvertes sur mer. En vain, des voyageurs Vénitiens parcoururent l'Orient — Nicolo di Conti, Barthema, les deux Polo, J. Barbaro, les deux Zéno — sans compter les cartes marines de Bianco ; les travaux de ces hardis explorateurs enrichirent les sciences géographiques, sans pouvoir réintégrer les Vénitiens dans leur ancienne puissance ; l'empire des mers était passé aux mains des Portugais.

La république alimentait les innombrables déversoirs de son négoce avec les produits d'une industrie active et féconde ; ses progrès avaient été d'autant plus merveilleux qu'elle se restreignait à une sphère étroite : elle fournissait des objets de luxe, des articles rares et précieux. Les vitrages et les glaces de Venise ont conservé longtemps une réputation méritée. L'art de fabriquer le verre de couleur y était pratiqué depuis le XI[e] siècle. Les perles en verre sont un signe monétaire chez les peuple de la haute Nubie et du Sennaar. On admire encore aujourd'hui les magnifiques produits de

Murano : cristaux et pierres fausses, coupes et vases de diverses dimensions, fleurs artificielles, fruits, animaux, tout cela est d'une richesse, d'une perfection de dessin et d'un éclat de couleur qu'on n'a pu surpasser. Venise entourait soigneusement cette industrie de mesures protectrices. Ainsi il était défendu d'exporter le sable vitreux et jusqu'aux verres cassés. La manufacture de soieries [1] florissait également à l'abri du monopole. La loi qui interdisait l'entrée des étoffes étrangères ne se relâchait de sa sévérité que pour admettre des tissus nouveaux, confectionnés d'après quelque procédé particulier. Pour veiller au maintien de la réputation que la fabrique vénitienne avait acquise audehors, les fabricants s'étaient constitués en corporations : pour y être reçu, il fallait avoir fait ses preuves. De plus, les tissus étaient examinés par des gens experts, sous le contrôle d'une autorité spéciale, avant d'entrer dans la circulation. Les canevas de Naples, les ormesins de Florence jouissaient également de quelque renommée. Venise surveillait sa fabrique avec une rigide sollicitude pour que Padoue, Vérone, Vicence, Bergame, etc., pussent soutenir la concurrence.

Enfin les Vénitiens avaient des manufactures d'armes, dont les beaux produits se vendaient aux infidèles, malgré toutes les défenses des papes : la catholique Venise était l'arsenal des mécréants. Elle leur fournissait les arcs, les carquois, les boucliers, les épées, les lances, plus tard les armes à feu, qui semaient la mort dans les rangs des chrétiens : nous

[1] Des brevets avec deux ans de privilége étaient promis à ceux qui inventeraient quelques nouveaux procédés pour la fabrication des soieries. Les anciens registres font mention d'une douzaine de tissus fournis par les fabriques de Venise ; c'étaient des ormesins, des canevas, des lames d'or et d'argent, des raz et razettes, des tapis hauts et bas, etc. Ces tissus entraient, dit on, pour la moitié dans la valeur des cargaisons que la république expédiait pour le Levant. DEPPING, *Histoire du Commerce* entre le Levant et l'Europe.

(*Note du Traducteur.*)

avons vu ailleurs qu'elle louait ses flottes aux croisés! Les rues de Spaderia et de Frezzaria n'étaient habitées que par des armuriers. L'orfévrerie vénitienne était très recherchée.

Un fait curieux et qui sert à caractériser les rapports sociaux et commerciaux du moyen âge, c'est que les juifs, établis depuis longtemps à Venise, ne s'adonnaient point au trafic : ils étaient uniquement capitalistes et banquiers. Le gouvernement les tolérait; leurs ressources pécuniaires les mettaient à même de prêter, en cas de besoin, de l'argent sur gage; ils étaient admis dans toute l'étendue du territoire de la république [1].

GÊNES.

Gênes, l'antique cité des Ligures, fut la rivale de Venise, rivale acharnée, vaillante, parfois malheureuse, mais se relevant toujours plus forte et plus active, jusqu'à ce qu'elle subît à son tour l'influence fatale des événements. Les premières origines de son commerce, au moyen âge, échappent à toute investigation. Au xe siècle, nous voyons les Génois trafiquer sur mer. Si puissants que fussent à cette époque les Arabes, ils ne pouvaient arrêter l'essor des peuples occidentaux, dont la vie intellectuelle, longtemps comprimée, venait de se réveiller et se faisait jour à travers tous les obstacles. De même

[1] *Marin*, Storia civ. e polit. del Commercio de' Veneziani. 1798. 8 vol. — *Giacomo Tiliasi*, Mémorie Storiche de' Veneti primi e secondi, Venezia 1797. 7 vol. — *Formaleoni*, Saggio sulla nautico antica de' Veneziani con una illustrazione d'alcune carte idrograficheven. 1783.—*Par le même*, Storia filos e polit. della navig. Venez. 1789. 2 vol. — *M. de Hammer*, Histoire de l'Empire ottoman. —*Depping*, Histoire du Commerce entre le Levant et l'Europe, depuis les croisades jusqu'à la fondation des colonies d'Amérique. — *Le même*, les Juifs au moyen âge. — *Viaggio di L. N. Frescobaldi Fiorentino* in Egypto e in Terra Santa et Roma, 1818. — *Wappæus*, Recherches sur les découvertes géog. des Portugais sous Henri le Navigateur, 1842, etc.

qu'à Venise, c'est sous l'influence d'une constitution républicaine que se développa l'activité nationale à Gênes, à Pise et à Amalfi. La position de ces démocraties naissantes devenait plus critique de jour en jour, depuis que les Sarrasins possédaient Malte, la Sicile, la Corse, la Sardaigne et îles les Baléares. Venise avait exterminé les pirates esclavons dans l'Adriatique, et avait défait les Moslims, près d'Otrante, en 871; c'est vers ce temps que le flambeau de l'histoire jette ses premières clartés sur les obscurs commencements de Pise et de Gênes, qui combattent pour leur indépendance. Gênes était assise sur des hauteurs stériles, au bord d'un golfe qui n'a pas de poisson, mais qui forme un port spacieux et sûr : sans agriculture, sans pêcherie, sans les salines qui avaient enrichi Venise, Gênes n'avait d'autres ressources que la mer. Les Alpes la protégeaient de leur créneaux inaccessibles, contre le choc des hordes barbares : quand elle eut succombé aux attaques des Lombards, son attitude resta ferme et courageuse. En 936 elle est saccagée par les Sarrasins, et dès la fin du xe siècle, à peine soixante ans après ce désastre, nous trouvons les Génois à la tête d'une marine importante; au commencement du siècle suivant, elle se réunit à la flotte des Pisans et chasse les Sarrasins de la Sardaigne. En 1087, les forces combinées des deux puissances entreprennent une expédition contre Tunis. Jusque là, Pise paraît avoir exercé une espèce de suprématie sur les Génois, qui ne tardent pas à s'en affranchir et à agir avec une pleine et entière indépendance. En 1097, sur la demande du pape, ils envoient une flotte au secours des croisés. En 1102[1] Gênes fait partir

[1] Au printemps de l'année 1101, les Génois, unis aux Pisans et aux autres croisés, entreprirent le siége de Césarée. La ville fut prise et livrée au pillage. Le butin, selon l'usage antique des armées romaines, fut partagé par les consuls; le simple soldat reçut pour sa part 48 sols d'argent (environ 170 fr.) et deux livres de poivre. Césarée était alors l'un des entrepôts des épiceries et du commerce de l'Inde, SISMONDI, *Hist. des Répub. italien.*, t. I, p. 348.

(*Note du Trad.*)

quarante galères dans le même but, et soixante-dix en 1104. C'étaient là des services signalés que les Génois rendaient à la cause commune : en récompense, tous les traités de la république avec les croisés furent renouvelés; on leur accorda des établissements à Jérusalem et à Joppé, priviléges qui furent étendus, l'année suivante, à Antioche et aux autres ports de la Syrie. Pendant les guerres contre les Pisans et les Maures d'Espagne, toutes ces prérogatives étaient tombées en désuétude ; mais la république ne pouvait renoncer à la Syrie, où ses rivaux, les Pisans et les Vénitiens avaient leurs plus larges débouchés. Après avoir fait des tentatives infructueuses auprès des Sarrasins d'Antioche et de Tripoli, les Génois s'adressèrent au pape, qui les fit réintégrer dans tous leurs avantages (1154). Dès lors leurs relations avec la Syrie se ravivent et reprennent toute leur activité première. Bohémond III, roi d'Antioche, renouvela, en 1169, les traités de 1098 ; vingt ans après, il étendit la jouissance de ces franchises à tout son royaume. A Saint-Jean-d'Acre, le port le plus fréquenté de la Syrie, Gênes avait, dès le milieu du douzième siècle, un tiers de la ville; cent ans après environ, elle y établit des consuls ainsi qu'à Tyr et à Sidon. En 1258 les Génois perdirent Saint-Jean-d'Acre; ils en furent exclus par les Vénitiens, sans renoncer pour cela au reste de la Syrie.

Les Vénitiens l'emportèrent également à Constantinople ; mais, malgré ce double échec, Gênes se maintenait à côté de ses heureux rivaux. Ce qui stimulait surtout son énergie et soutenait son courage, ce furent les réformes introduites dans son gouvernement et dans sa vie politique. Pendant les premières années du XIIe siècle, Gênes avait des consuls, au nombre de quatre ou six : ils conservaient leurs fonctions trois à quatre ans. En 1122, la durée du consulat fut limitée à un an, et en 1130, les attributions de ces magistrats suprêmes furent divisées : on confia le pouvoir exécutif aux *consuls de la commune;* les *consuls des plaidoyers* formèrent une haute

cour de justice[1]. Les consuls de la commune étaient obligés de rendre compte de leur administration, tous les ans, dans une assemblée du peuple. A Gênes, c'est l'élément démocratique qui domine, tandis qu'à Venise c'est une aristocratie orgueilleuse, soupçonneuse, rompue à toutes les roueries de la politique qui dirige les affaires. Un fait digne de remarque, c'est qu'avec ces réformes coïncident les traités de Gênes avec Barcelone, en ces temps la première place de l'Espagne, et avec Raimond III, comte d'Aragon. En 1134, les Génois font une guerre énergique aux terribles pirates sarrasins qui infestaient la Méditerranée. En 1145, ils arment une flotte qui s'empare des îles Baléares. Gênes lia, bien avant Venise, des relations régulières avec l'Espagne : en 1147, le comte Raimond IV fit cause commune avec la république contre les Maures d'Espagne, sous les conditions les plus avantageuses : il lui accordait toute franchise dans les ports à l'ouest des bouches du Rhône. La prise d'Almeria et de Tortose assurait aux Génois des entrepôts sur le sol de l'Espagne. Par un traité, daté de 1149, le roi de Valence, Abu Abdal-lah Mohammed, leur permit d'avoir des fondes ou loges à Valence et à Denia. Enfin, nous les trouvons en rapport avec Constantinople. En récompense des services qu'ils lui avaient rendus dans la guerre contre Roger, roi de Sicile, l'empereur Manuel s'engagea (1155) à payer annuellement aux Génois 1155 besants d'or et 60 à l'archevêque de leur ville; plus quelques tapis de pied[2]. Si l'empereur ne paya point les sommes promises, tout au moins les Génois acquirent des

[1] SISMONDI, *Hist. des Républiques Italiennes du moyen âge*, t. I, p. 340.

[2] L'auteur confond les Génois avec les Pisans. L'empereur Manuel Comnène s'était engagé à faire livrer chaque année 500 besants d'or et deux tapis de soie à la ville de Pise ; 40 besants et un tapis à son archevêque. La demande des tapis est une condition étrange. C'est, comme le remarque fort bien M. de Sismondi : « un tribut de parade humiliant pour qui le paie, et glorieux pour celui qui le reçoit. » (*Note du Trad.*)

franchises à Constantinople et dans tout l'empire grec. Vers 1180, ils conclurent une trève avec le roi sarrasin de Majorque ; son fils et successeur accorda à la république des loges et des comptoirs, et lui permit de bâtir des églises dans son royaume.

Vers la même époque, les Génois avaient noué des relations avec le soudan d'Egypte. Ce débouché leur fut par la suite d'une grande utilité, quand Venise eut réussi à les supplanter à Constantinople ; il ne leur restait alors, pour les denrées du Levant, que l'Egypte, la Syrie et l'Asie Mineure. Dans ces conjonctures fâcheuses, la république redouble d'activité et d'énergie : nous trouvons les Génois sur tous les points de la Méditerranée, dans toutes les grandes villes d'Italie, sur les côtes de Provence, à Messine, où ils occupaient tout un quartier de la ville ; en Espagne, où le roi Ferdinand leur permit d'avoir à Séville une factorerie et une église, avec diminution sur les droits de douane dans tout le royaume. Mais Constantinople, la grande cité au mouvement immense, auquel ils ne participaient plus, leur tenait toujours au cœur ; rien ne pouvait les dédommager de la perte de ce vaste foyer du commerce du monde, que Venise exploitait seule maintenant, et d'où elle importait les richesses du Levant. La haine fermentait et s'irritait dans l'âme des Génois sous l'influence incessante de regrets jaloux et cupides : la guerre éclata entre les deux États rivaux et se termina par le triomphe complet de Venise. Les Génois se montrèrent grands dans l'adversité ; aussi courageux que féconds en ressources, c'est à Constantinople même qu'ils vont attaquer leurs vainqueurs et leur arracher la victoire. A l'aide d'une flotte génoise, Michel Paléologue remonte, en 1261, sur le trône de Constantinople : en retour de ce service il assure à ses alliés deux quartiers dans sa capitale, Péra et Galata, et la jouissance exclusive d'un port. Les Génois profitèrent de ces priviléges pour étendre le réseau de leurs relations sur tout l'empire grec : leurs établissements sur la mer Noire s'éle-

vèrent à une importance à laquelle ceux de Venise n'avaient jamais atteint. Sur le territoire tartare ils fondent Caffa, qui devint l'entrepôt pour les pelleteries du Nord, pour les produits de la Perse et de l'Inde ; ils renouvellent, en 1288, les traités avec les rois d'Arménie ; ils en concluent d'autres, en 1278, avec les rois de Grenade, et en 1290, avec le soudan d'Egypte. Dès 1267, il y avait des consuls génois dans toute l'Espagne : le consulat général se trouvait à Ceuta.

On a lieu de supposer que, la première parmi les cités italiennes, Gênes franchit le détroit de Gibraltar : ses flottes arrivèrent dans les Pays-Bas au commencement du XIVe siècle ; en 1516, elles visitent l'Angleterre, et trois ans après, les côtes de Flandre. La république continuait à trafiquer avec l'Egypte, malgré les embarras que lui suscitait la rivalité des Vénitiens. En 1132, il est question d'une riche factorerie génoise à Alexandrie, elle y subsistait encore en 1483 ; à la vérité, les Vénitiens y avaient également deux comptoirs vers la même époque. Au commencement du XIVe siècle, les Génois sont à Tunis la nation la plus favorisée : en 1309, ils y ont un port franc, Gigil ou Gigra. Cette bonne intelligence ne subsista pas toujours : en 1355 et en 1387, pour venger une insulte faite à leur pavillon, ils prirent et pillèrent la ville de Tripoli. Les Vénitiens ne tardèrent pas à se retrouver de nouveau sur la mer Noire, en face des Génois, à qui, dès 1303, Trébisonde avait accordé des franchises commerciales : ils avaient en outre Sinope, Sébastopol et Amastro. Le plus ancien traité connu entre Gênes et les Tartares de la Crimée est de 1383 ; les ports qui lui étaient ouverts dans ces contrées sont Sudak, Cembalo, Cerco et Tamano ; ils étaient placés sous la juridiction du consul de Caffa. Les relations sur cette place avaient pris une si grande extension, qu'on y avait institué un magistrat chargé de régler les différends des sujets tartares qui habitaient la Crimée. A Gênes, l'*ufficio della Gazaria* connaissait spécialement des affaires de cette province. Nous remarquerons ici en passant que c'étaient prin-

cipalement les Juifs qui faisaient la traite des esclaves : cela s'explique par la prohibition dont cet infâme trafic avait été frappé par le souverain pontife. Une bulle de Martin V prononçait, contre celui qui s'en rendait coupable, la confiscation de ses biens, qu'on employait au rachat des hommes vendus. Ce ne fut qu'au XVIe siècle que les Juifs furent autorisés à demeurer à Gênes, dans un quartier séparé (Ghetto), d'y faire la banque et le prêt sur gages. En 1598, ils furent chassés de la ville et n'y purent rentrer plus tard que sous des conditions très onéreuses.

Gênes voyait toutes ses possessions menacées par les Turcs, dont la puissance s'étendait de jour en jour ; dans ses préoccupations, qui n'étaient que trop fondées, la république cherche à assurer sa position par un traité avec le sultan Mourad Ier. Caffa et les autres ports de la Crimée se soutiennent jusque vers le milieu du XVe siècle; en 1431, Gênes signe une convention avec le soudan d'Egypte, au sujet d'un transport d'esclaves.

Après la prise de Constantinople par les Turcs (1453), la prospérité des Génois ne fit plus que décroître : malgré les concessions que leur accordait un diplôme du sultan, à Galata, ils furent en butte aux traitements les plus ignominieux ; trop faible pour se venger, la république dut baisser la tête sous la fatalité et dévorer ses affronts en silence. Elle abandonne Caffa et toutes ses places et factoreries de la mer Noire à la banque de Saint-Georges. Les administrateurs de la banque, soutenus par le souverain pontife, tentent vainement des efforts désespérés pour sauver le dépôt qui leur avait été confié : les Turcs prennent d'abord Amastro, l'ancienne Amastris, dans la Paphlagonie, qui avait longtemps servi de station entre Trébisonde et Constantinople ; puis ils s'emparent de Trébisonde et ferment pour toujours la mer aux cités italiennes. Caffa se maintient au milieu des dangers qui viennent l'assaillir ; elle repousse victorieusement les Tartares et les Chazares, et conserve aux Génois leurs anciens avanta-

ges. En 1474, s'amasse enfin l'orage qui devait détruire la riche et puissante cité : le khan des Tartares et le sultan de Constantinople assiégent Caffa à la tête de leurs armées réunies, et la ville est prise et livrée au pillage; les marchands génois n'échappent à l'esclavage qu'en payant de fortes rançons; quinze cents jeunes gens sont incorporés parmi les janissaires, et le reste des habitants vendu à l'encan. Le commerce des cités italiennes sur la mer Noire ne se releva point de ce coup terrible : les Génois conservèrent les mines d'alun à Fokia, l'ancienne Phocée, contre une redevance annuelle de 500 ducats. Nous avons vu que Venise les avait expulsés de l'île de Chypre, de sorte que l'Egypte fut leur unique marché pour les denrées de l'Orient. Au reste, si la grande révolution amenée par la découverte de la voie maritime aux Indes, atteignit la prospérité commerciale de Gênes, ce serait une grande erreur de penser que dès lors son port soit resté solitaire, et qu'elle ait perdu toutes ses relations.

La vie politique des Génois fut troublée par de fréquentes secousses; il y eut souvent des collisions entre l'aristocratie et le peuple. A l'exemple de Venise, Gênes eut un doge avec un sénat : la république respira quelque temps et put se livrer en sécurité au négoce. Bientôt quelques maisons patriciennes acquirent de nouveau une prépondérance funeste : on les accusa d'avoir vendu l'État au roi de France et au duc de Milan. En 1528, il se fit une réaction en faveur des familles anciennement exilées, mais leur retour ne releva point les affaires de la république : elle avait perdu son énergie; le commerce, mortellement blessé, continuait à languir.

Les marins génois passaient pour les plus habiles et les plus intrépides de toute l'Italie; dans l'occasion, le métier de corsaire ne les effrayait pas. Philippe-le-Bel, roi de France, dans la guerre contre les Flandres, fortifia sa flotte de onze galères génoises, qui la rejoignirent à Calais (1304). Colomb lui-même fut corsaire : il s'était fait une grande réputation de bravoure, qui se perdit ensuite dans la gloire sans exemple

que lui réservait sa destinée. Les cartes de Pareto, Pietro Visconti et Bedrasco, sont des monuments curieux qui nous donnent la mesure des progrès que les Génois avaient faits dans la science nautique.

De même que Venise, Gênes importait les denrées du Levant : elle versait au dehors ses produits ouvrés. Son industrie s'exerçait sur les laines, la soie, l'or et l'argent; les laines provenaient de la Catalogne, de la Provence, des îles Baléares et des Etats Barbaresques. Inférieure peut-être à Venise sous certains rapports, Gênes n'en disposait pas moins de ressources immenses : il suffira de citer la banque de Saint-Georges, agrandie, sinon fondée, dans les premières années du XVe siècle. C'est une création prodigieuse pour le temps qui la vit naître ; les peuples et les rois y avaient recours tout comme les simples particuliers. C'est Gênes qui fournit à Charles VIII l'argent nécessaire pour faire la guerre à l'Italie.

PISE ET FLORENCE.

Pise et Gênes, d'abord alliées, deviennent bientôt rivales. De ces deux républiques la première fut, dans l'origine, la plus puissante. Guaifer, prince de Salerne, assiégé dans cette ville par les Sarrasins, confia la défense d'une partie de la place à deux mille Toscans qui y étaient établis et qui sans doute étaient Pisans [1]. Le premier renseignement positif sur la marine de Pise remonte à l'année 980 avant Jésus-Christ, où elle prête des vaisseaux à Othon II pour son expédition contre la grande Grèce. Pise était alors gouvernée par des consuls.

L'embouchure de l'Arno formait un port très sûr mais de

[1] Puisque, comme le fait très bien remarquer M. de Sismondi, il se passa longtemps encore avant qu'une autre ville toscane fût commerçante.
(*Note du Traducteur.*)

peu d'étendue. Les Pisans livrent leur premier combat sur mer contre les Arabes qui étaient venus les surprendre en 1105. Vingt-cinq ans plus tard, les Pisans attaquent l'ennemi dans son propre pays ; ils s'emparent de Bône et menacent Carthage. Vers la fin du XIe siècle ils font la guerre au prince de Tunis ; leur plus brillant exploit dans cette expédition fut la prise d'Almeida, port de mer que fréquentaient les navires d'Alexandrie, de Syrie, de Sicile et d'Espagne. Le roi de Tunis, pour se débarrasser de ces hôtes incommodes, leur paya une grosse somme d'argent ; de plus il fut contraint de rendre la liberté aux chrétiens qu'il retenait dans l'esclavage.

Par ces exploits les Pisans jetaient les fondements de leur puissance et de leur prospérité commerciale. Bientôt nous trouvons des négociants de Pise à Palerme et en Afrique ; des établissements leur sont assurés à Constantinople. Le port pisan était ouvert à tous les peuples indistinctement, qu'ils fussent chrétiens, moslims ou juifs : cette tolérance habile y fit affluer des richesses qui étaient passées en proverbe au XIIe siècle. Aussi la petite république put-elle aider les croisés par une coopération des plus efficaces ; sa flotte, composée de cent vingt navires et commandée par leur archevêque, plus tard patriarche de Jérusalem, contribua puissamment aux conquêtes des armées chrétiennes. En 1101 unis aux Génois, les Pisans se rendent maître de Césarée ; par la suite, ils prennent une part active aux siéges de Tyr et de Saint-Jean-d'Acre. Le zèle et la bravoure qu'ils déployèrent dans la guerre sainte leur valurent de grands avantages dans les ports de la Syrie. Tancrède, le héros immortalisé par le Tasse, leur concéda (1108) un quartier indépendant à Antioche et à Laodicée, où ils obtinrent, en 1154, du prince Renaud, des propriétés foncières, etc. ; d'autres priviléges leur furent accordés par Baudoin III, roi de Jérusalem. A Joppé, à Saint-Jean-d'Acre, à Tripoli, à Laodicée, Antioche et Tyr, ils avaient une fonde, des magasins, un

four, une église, franchise d'impôts et l'autorisation de vivre sous les lois de leur pays [1]. Leur principal entrepôt paraît avoir été à Tyr, où existait la compagnie moitié laïque, moitié religieuse, connue sous le nom de *Societas humiliorum*. Il est fait mention de cette *Confrérie des humbles* dès la fin du XII[e] siècle ; elle était également établie à Florence et s'appliquait exclusivement au tissage des laines : les produits de son industrie étaient en grand renom. Une charte de l'empereur Frédéric II confirma les Pisans dans leurs priviléges (1229) à Jérusalem, à Joppé, Saint-Jean-d'Acre et Tyr.

Pise, aujourd'hui belle encore dans son dépérissement, avec de magnifiques maisons qui s'affaissent et de grandes et larges rues désertes et silencieuses ; Pise était, dans ses jours prospères, une grande et vivante cité où se pressait une population qu'on évalue à près de 200,000 habitants : de nos jours elle en a tout au plus le dixième. La Syrie était le vaste marché où ses capitaux fructifiaient et se multipliaient dans un mouvement incessant d'affaires. Toutefois d'autres contrées éveillaient de temps à autre sa sollicitude. A l'ouest, les brigandages des moslims infestaient la Méditerranée. En 1113, l'archevêque Pierre se plaça, un crucifix en main, au portail de sa cathédrale, et prêcha une croisade contre les Maures des îles Baléares. La flotte leva l'ancre le jour même où l'on rendait grâce au Très-Haut d'une victoire, qu'au siècle précédent, on avait remportée sur les infidèles. Dans le cours de l'expédition, qui se termina en 1115 par la prise de Majorque et d'Ivice, les Pisans prirent des arrangements avec les comtes de Montpellier, de Narbonne, de Barcelone et d'autres princes français et espagnols. Un fait qui prouve combien l'art nautique avait été lent dans ses progrès, c'est que ces parages étaient complètement inconnus

[1] *Voy.* pour les traités de commerce le chapitre IX de l'excellent ouvrage de M. Depping, sur le commerce entre le Levant et l'Europe, que l'auteur copie souvent et cite très rarement. (*Note du Traducteur.*)

aux marins de Pise [1] : la boussole n'était point encore en usage.

A peine de retour de cette campagne glorieuse, les Pisans en viennent aux mains avec les Génois ; à la rivalité des intérêts matériels étant venues se joindre des rancunes orgueilleuses ; les évêques de Corse avaient été placés sous la juridiction du siége métropolitain de Pise. Les Génois assiégèrent la ville à la tête d'une flotte de quatre-vingts voiles. Après une lutte de quatorze ans, qui devint également funeste aux deux partis, la paix fut rétablie par l'intercession d'Innocent II. Au milieu de ces combats de tous les jours la puissance et l'activité industrielle de Pise suivaient un mouvement continu d'ascension. Par malheur, les collisions avec les Génois se renouvelaient fréquemment. En 1150 dut intervenir un traité par lequel la république génoise s'engage à ne plus inquiéter les Pisans ni sur mer ni sur terre, et à leur prêter au contraire aide et assistance. A cette époque ils commerçaient avec l'Afrique; ils visitaient les ports de l'Aragon, où ils furent supplantés en 1167, et qui s'ouvrirent de nouveau à leurs navires neuf ans après, quand la république de Gênes se fut brouillée avec le roi d'Aragon. En 1192 les Pisans avaient obtenu la confirmation de leurs franchises à Constantinople, dont ils sont exclus plus tard par les Vénitiens. Avec la perte de cette place commença la décadence de Pise. C'est en vain qu'elle cherche à réparer cet échec en ouvrant à son commerce de nouveaux débouchés. Les priviléges et exemptions d'impôt qu'elle obtint à Alexandrie, au Caire, à Bougie, en Espagne, à Messine et à Palerme, ne purent arrêter la catastrophe qui la menaçait. Les priviléges commerciaux que les Pisans avaient obtenus en 1291, du roi de Chypre, étaient un faible dédommagement pour les places de la Syrie qui étaient rentrées sous la domina-

[1] Les croisés, après avoir éprouvé une tempête, attaquèrent la Catalogne, ne doutant pas que ce fût l'île de Majorque, SISMONDI. (*Note du Trad.*)

tion musulmane. La malheureuse république se voit enlever la Corse et la Sardaigne par les Génois ; elle épuise ses forces dans la lutte qu'elle soutient contre ses implacables ennemis, qui finissent par anéantir sa flotte et par encombrer le port à l'embouchure de l'Arno. A partir du commencement du xve siècle, Pise ne compte plus parmi les cités commerçantes.

A sa place s'élève Florence, qui dès le xve siècle avait pris une part active au commerce maritime par l'intermédiaire des Génois et des Pisans. Située sur les bords de l'Arno, à l'intérieur des terres, Florence ne pouvait avoir ni flotte ni port. Pendant longtemps elle jouit du privilége de faire entrer librement ses produits à Pise et de les y placer en dépôt. Pendant l'expédition contre les Maures des îles Baléares, la ville fut gardée par les Florentins. Grâce à cette franchise de taxes, ils faisaient de brillantes affaires qui donnèrent l'éveil à la jalousie de leurs trop complaisants voisins : les Pisans regrettèrent de les avoir favorisés au détriment de leur propre commerce, et retirèrent les avantages qu'ils leur avaient faits précédemment. Florence, obligée de chercher d'autres voies d'exportation, établit ses comptoirs à Talamon, port de mer dont l'usage leur avait été accordé par les Siennois, port obscur, n'offrant qu'un débouché resserré. On y arrivait par une route fort incommode. Florence se décida [1] à ouvrir de nouvelles négociations avec Pise, qui marchait vers sa décadence, et qui accueillit ses anciens amis avec un empressement intéressé. Ces nouveaux rapports furent bientôt interrompus par la jalousie des Génois, qui comblèrent le port de Pise. Toutefois, comme la république de Gênes avait besoin d'argent pour faire la guerre au duc de Milan, elle céda le

[1] Florence traita de nouveau avec Pise, dont la fortune baissait. Enhardie par ce succès, elle osa même tenter la conquête de ce port. Une première tentative échoua ; Gênes voulut se réserver à elle-même la jouissance d'humilier la puissance des Pisans, elle combla leur port. DEPPING, *Hist. du commerce entre le Levant et l'Europe.* (*Note du Traducteur.*)

port de Livourne aux Florentins, en 1421, au prix de 100,000 florins d'or.

Florence avait conquis la position indépendante qui, depuis longtemps, était le but de tous ses efforts,; aussitôt elle s'empressa d'agrandir ses relations : elle créa une magistrature pour la direction suprême des affaires maritimes, *magistrado de consolide mare*, fit construire des galères et un arsenal, et envoya deux agents en Egypte pour s'y faire accorder les franchises dont les Pisans avaient joui dans ces parages. La négociation fut couronnée d'un plein succès et ce fut avec tout l'appareil d'une fête publique que la première galère partit pour Alexandrie ; elle avait à bord douze jeunes gens des premières familles florentines, nobles apprentis du commerce maritime. Pour perpétuer le souvenir de cet événement d'heureux augure, la ville fit frapper des florins d'or: *Fiorino di galea*, florin de la galère [1] : ils avaient la même valeur que les autres florins d'or frappés en 1252, qui avaient été reçus partout avec empressement et qui, dans plusieurs Etats, servaient de type monétaire. Bientôt Florence eut une marine : il y avait deux expéditions, celle de l'Orient et celle de l'Occident ; elles comprenaient la Morée, Constantinople, Thessalonique, Adrianople, Broussa, la mer Noire, notamment Caffa et Trébisonde, l'Arménie, l'Asie Mineure, Chypre, Rhodes, la Syrie, Alexandrie, Tunis, Tripolis, Bone, Majorque, Minorque, la Sicile, Barcelone, Séville, le Portugal, les Flandres, enfin l'Angleterre et la France. En 1488, à la diligence de Laurent de Médicis, les franchises des Florentins furent confirmées et étendues en Syrie et en Egypte. Quelques années auparavant ils avaient obtenu des priviléges à Constantinople. Sous l'influence de ces relations actives et étendues, l'industrie florentine ne tarda pas à se développer

[1] On frappa des florins d'or de la même valeur que ceux de Venise, afin de leur donner cours dans les comptoirs d'outre mer. Depping, l. c.

(*Note du Traducteur.*)

sur de vastes proportions. Les laines ordinaires étaient tirées des îles britanniques ; elles arrivaient par la France. L'Espagne fournissait la matière première pour la draperie fine. On faisait venir de la France et des Flandres environ dix mille pièces de drap par an pour les teindre et les apprêter. Dès 1338, Florence possédait plus de deux cents fabriques qui confectionnaient annuellement de soixante-dix à quatre-vingt mille pièces. A Broussa, les draps et autres étoffes étaient échangés contre les épices, le coton et autres denrées du Levant. Vers la fin du xv[e] siècle Florence fabriquait aussi des soieries, des brocarts d'or et d'argent. Jusqu'en 1480, toutes les galères étaient la propriété de l'Etat, qui en permettait l'usage au plus offrant [1]. On avait établi des sociétés d'assurances pour la garantie du transport des laines.

De bonne heure les Florentins avaient montré une grande aptitude commerciale. Dès les xii[e] et xiii[e] siècle, ils fondèrent des banques auxquelles les princes avaient souvent recours. Les Florentins passaient pour d'impudents usuriers ; ils prenaient 20, 30 et même 40 pour cent, ce qui n'empêchait pas les marchands de Venise d'emprunter de l'argent aux banquiers [2] de Florence, qui étaient ronds

[1] La république se lassa enfin de tenir des galères à la disposition des citoyens, et en 1480, elle a abandonné les expéditions d'outre mer à leurs spéculations. Depping. (*Note du Traducteur.*)

[2] On ne peut lire sans sourire la sortie violente qu'un auteur florentin du xv[e] siècle, fait dans sa chronique contre les Vénitiens, qui avaient parlé avec dédain des marchands de Florence : « Sachez, s'écria-t-il, que nous avons deux corporations plus respectables et plus nobles que celle de votre ville de Venise; ce sont celles des fabricants de lainages et de draperies; on le sait à la cour de Rome, à celles de Naples, de Sicile, etc.; où les Florentins envoient leurs draps, et où ils ont des banques, des fondes, des factoreries et des consulats. Quant aux soieries et aux brocarts d'or et d'argent, nous en faisons et en ferons toujours plus que votre Venise, Gênes et Lucques ensemble. Demandez-le à vos marchands qui fréquentent Marseille, Avignon, Lyon, Genève, Bruges, Anvers et Londres; partout ils trouvent de fortes banques, des bourses magnifiques, des négociants respectables, des fondes, des églises

en affaires. Les maisons Peruzzi et Bardi avaient des relations très-étendues avec l'Europe et le Levant; elles obtenaient en Chypre et en Arménie des priviléges qu'elles partageaient avec leurs concitoyens. Les Peruzzi avaient fait de fortes avances aux chevaliers de Saint-Jean, à Jérusalem, et les Bardi étaient créanciers du roi d'Angleterre pour des valeurs considérables. C'étaient des entreprises colossales et qui dépassaient les forces de ces deux maisons; elles tombèrent, et leur faillite ruina les Corsini, les Uzzano et les Bonacorsi. Parmi les maisons de banque au xve siècle, on cite celle des Pazzi, Capponi, Buondelmonti, Falconieri, Portinari, Ghini, Martini, Perini et les Médicis, qui étaient de Milan; cette dernière maison avait acquis sa fortune par d'heureuses spéculations sur les laines et les épiceries.

Nous mentionnerons ici un fait qui mérite, sous plusieurs rapports, qu'on s'y arrête: c'est que deux négociants florentins, Francesco Balducci Pegolotti, dans la première moitié du xive siècle, et environ un siècle après, Giovanni di Antonio da Uzzano composèrent des Guides pratiques du commerce [1]. Dès lors on avait franchi le cercle étroit de la routine: on avait compris qu'il existait une science commerciale. Ces deux écrits fournissent des renseignements sur les places de commerce, les marchandises, les monnaies, poids et mesures. Enfin, on doit à quelques voyageurs de Florence l'avancement de la géographie de l'Asie. Bartolomei, qui fut de retour dans sa ville natale en 1424, avait, pendant un séjour

et des consulats appartenant aux Florentins. Informez-vous des banques des Médicis, des Pazzi et de tant d'autres maisons dont les noms rempliraient cent pages. Dans ces maisons, ce n'est pas de mercerie, de quincaillerie, de fil à coudre, de franges, de chapelets, de verroterie qu'on fait trafic; on y débite des ducats, des brocarts et de la draperie. » DEPPING.

(*Note du Trad.*)

[1] Les deux traités: « *Pratica della mercatura,* » se trouvent dans le tome IV de l'ouvrage intitulé: *Della decima e di varie altre gravezze imposte dal commune di Firenze,* etc. *Lisboa e Lucca,* 1765.

de vingt-quatre ans, recueilli des notions précieuses sur le Levant. En 1444, Florence vit revenir dans ses murs Nicolo di Conti, qui avait visité la Syrie, la Perse, l'Inde, la Chine, l'archipel de la Sonde, Ceylan, la mer Rouge et l'Égypte. Conti était en relation avec Toscanelli, qui, dès lors, entrevoyait la possibilité de la navigation à l'Ouest. Ce qui caractérise l'esprit vénitien, c'est la tendance pratique, toujours guidée par une politique souple, prudente et fière. Gênes se distingue par l'habileté et la bravoure de ses marins. A Florence, le commerce devient un objet d'études ; la pensée le féconde et l'anoblit tout à la fois : on établit des banques, on crée des sociétés d'assurances, on facilite les spéculations, on diminue le nombre des chances fâcheuses. Cela nous explique l'extension qu'avaient prise les affaires. Ainsi la maison Alberti avait des facteurs à Bruges, à Avignon, à Naples, Barletta, Venise.

AMALFI, NAPLES, GAETE.

Ces trois républiques déployèrent une puissance redoutable dès le commencement du VIIIe siècle. Leurs flottes réunies défirent l'armée navale des Sarrasins à Ostie, en 847, et remportèrent de nouvelles victoires en 876 et 890. Naples et Gaëte perdirent de bonne heure leur liberté et rentrèrent dans l'obscurité. Amalfi, qui avait une flotte marchande dès 840, conserva son indépendance et s'éleva au rang d'une place importante. Les marchands amalfitains avaient des comptoirs à Palerme, à Syracuse, à Messine et dans d'autres places de la Sicile ; ils trafiquaient avec Durazzo et avec Constantinople, où ils eurent, avant les Vénitiens, un quartier de la ville avec une église ; depuis le xe siècle, ils visitèrent le Caire, Alexandrie et les ports de la Syrie, où les premiers, parmi les Européens, ils importèrent des denrées

de l'Occident. La population et la richesse de la ville croissaient avec sa marine et son négoce ; elle était l'entrepôt des marchandises de l'Inde, de l'Arabie, de l'Egypte et de l'Europe. Sa monnaie (tari), était, avec celle de Naples, un des moyens d'échange les plus recherchés. Nous savons par M. de Sismondi que le tari est encore aujourd'hui en usage à Naples, comme monnaie de compte. Les lois maritimes d'Amalfi sont perdues ; mais la seule mention de ses statuts constate la grande réputation que sa marine avait acquise. Et pourtant, la malheureuse cité n'eut pas le temps de se développer dans toute sa force et toute sa gloire. Amalfi devint la proie des Normands ; Roger II, roi de Sicile, s'en empara en 1131. Six ans plus tard, les Pisans prennent de nouveau la ville et la livrent au pillage. Amalfi languit depuis cette catastrophe et décline par une pente rapide vers sa ruine ; ce fut en vain qu'elle reçut, en 1190, une charte qui assurait aux négociants et changeurs établis à Naples les mêmes droits qu'aux indigènes, et leur octroyait divers autres avantages. La ville meurt enfin d'épuisement vers le milieu du XIVe siècle ; les habitants émigrèrent, la vase envahit le port, et les ruines seules d'Amalfi rappellent son ancienne prospérité [1].

Le commerce de l'Italie ne se restreignait point aux grandes cités dont nous avons rapidement esquissé l'histoire ; d'autres villes marchandes, moins celèbres il est vrai, et moins brillantes, nous sont connues par des tarifs de douanes qui datent des XIIe, XIIIe et XIVe siècles. Ancône trafiquait avec la Grèce et la Syrie. Ses convois transportaient à l'île de Chypre des draps florentins et français, des vins, etc., et prenaient en retour du coton, des épices, de l'alun et du sucre. La ville avait un consul à Saint-Jean-d'Acre, dès 1257. Les Anconates étaient versés dans les sciences nautiques :

[1] L'auteur a oublié de citer deux découvertes qui assurent une gloire impérissable aux Amalfitains. C'est un des leurs, Flavio Gisia ou Gioia, qui, le pre-

les cartes marines de Benincasa et de Freducci sont de glorieux monuments de leurs études.

Un traité qui intervint entre Ferrare et Bologne (1193) fixa les droits sur la soie, le sucre, le poivre, l'indigo, etc. On y fait mention d'une graine de teinture sous le nom de *grana de Brasil*. Dans une convention entre Lucques et Modène (1281), on énumère, outre cette graine, la soie et les laines de Tunis et de Bougie. De Naples et de Sicile on tirait des vins, des grains, des huiles, des sucres, de la soie. Les vins de ces contrées étaient connus dans le commerce sous le nom de *latins*, pour les distinguer d'avec les vins fournis par la Grèce [1]. Un tarif de Sienne parle de papier de linge. C'est ansi que presque toutes les villes d'Italie prenaient une part plus ou moins grande au commerce extérieur. A Rome se trouvaient de vastes provisions de denrées en magasin. Un fait curieux, c'est qu'à la fin du xiie siècle, un Juif était trésorier du pape. Dans la capitale du monde chrétien les Juifs étaient singulièrement favorisés ; ils y faisaient le change et le trafic des épices ; et avant qu'il y eût des manufactures dans les villes d'Italie, ils tiraient des soieries, des cotonnades et des brocarts du Levant, de l'Inde, de la Perse, de la Grèce et de l'Égypte. Quant au reproche d'usure qu'on leur a fréquemment adressé, l'équité nous oblige de dire que, sous ce rapport, ils étaient complètement éclipsés par les Lombards et les Toscans. Le taux légal était de 20 et de 25 pour cent, mais ces limites étaient dépassées de beaucoup. A Rome, comme partout, au moyen âge, les Juifs étaient soumis à un impôt qu'ils acquittaient en épiceries, surtout en poivre, qui était très-recherché ainsi que la can-

mier, dans l'Occident, appliqua l'usage de la boussole à la navigation ; et c'est encore un citoyen d'Amalfi qui découvrit les Pandectes au Levant.

(*Note du Trad.*)

[1] Bald. Pegoletti, Pratica della Morcatura : cit. de M. Depping.

(*Note du Trad.*)

nelle. Ils avaient un grand avantage sur les marchands chrétiens ; ils étaient disséminés sur tous les points du monde connu alors, et, par conséquent rien ne leur était plus facile que de nouer et d'entretenir des relations dans tous les sens. A Barnedi, dans la basse Italie, l'art de teindre les étoffes en pourpre occupait quelques familles juives vers la fin du XIIe siècle.

Les sciences financières furent cultivées de bonne heure dans le Piémont ; par malheur, ces études engendrèrent des passions cupides, un esprit d'usure rapace et impitoyable, qui devint proverbial. Ce sont probablement des changeurs piémontais que l'on désigne sous le nom de Cahorsins ou Cahursins. Asti, Chiési, Cavore et autres villes du Piémont fourmillaient de banquiers qui avaient des maisons dans le Dauphiné, en Suisse, etc. ; ces maisons. qui leur rappotaient beaucoup d'argent, s'appelaient *casane*. Les Cahursins étaient pour le moins aussi décriés qne les Lombards et les Juifs ; on les connaissait en Allemagne et en Suisse sous le nom de *Kawertsche*. Au reste, on ne saurait décider d'une manière positive si les Cahursins sont d'origine italienne ou française. Les habitants de Cahors avaient également la réputation d'être d'insatiables usuriers : ceux de Sens et de Douai pouvaient soutenir dignement la comparaison. Les Cahursins disparaissent de l'histoire au XIVe siècle : il est encore question des Lombards longtemps après[1].

LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE DE LA FRANCE.

Le commerce et l'industrie ne se développèrent point en France avec cette énergie indépendante que nous avons si-

[1] *Voy.* DEPPING, *Les Juifs au moyen âge.*

gnalée dans les villes d'Italie, et ne purent, par conséquent s'étendre sur d'aussi vastes proportions ; ces efforts et leurs résultats n'en méritent pas moins notre attention à une époque où tout germe encore, où tout est à créer. Jetons d'abord les yeux sur Marseille, dont les relations avec l'Orient avaient résisté à toutes les tempêtes de la politique. Ces rapports redoublèrent d'activité et d'importance au temps des croisades, où ses navires transportaient les croisés et les pèlerins en terre sainte. En 1190, Richard, roi d'Angleterre, passa en Palestine avec toute son armée à bord d'une flotte marseillaise. En retour de ce service, Marseille obtint des avantages et franchises à Tyr, à Saint-Jean-d'Acre, etc., avantages qu'elle perdit par la suite, ainsi que les républiques italiennes : sa prospérité commence alors à décliner ; la fière cité se voit réduite à passer sous la domination du comte d'Anjou. A cette époque, elle importait les épices, la soie, le coton, les tissus du Levant, les drogues et les laines des Etats barbaresques. L'industrie manufacturière s'exerçait particulièrement sur les cotons et les laines; les draps qu'elle confectionnait étaient fort estimés des Génois [1].

Quand Marseille eut perdu l'indépendance politique, son activité fut enchaînée par des mesures restrictives, des prohibitions vexatoires et les désastres de la guerre. Ainsi affaiblie, garrottée par une législation inepte, elle ne put soutenir la concurrence naissante de quelques villes voisines. Aigues-Mortes faisait avec succès le trafic des denrées du Levant; ses échanges avec l'Italie étaient aussi fréquents que ceux d'Avignon, où les marchands italiens avaient leurs

[1] Prise en 1423 et pillée pendant quinze jours par les troupes du roi d'Aragon, elle fut appauvrie pour longtemps. Le roi René accorda, en 1472, un sauf-conduit pour un an à toutes les nations chrétiennes et infidèles qui voudraient venir commercer à Marseille. *Voy.* DEPPING.

(*Note du Trad.*)

magasins et leurs comptoirs pour les affaires qu'ils faisaient avec Paris et Bruxelles, surtout en draperies. On trouvait également dans cette résidence papale des banquiers de Florence ; il y avait des magasins pour les toiles qui venaient de la Bourgogne, de la Franche-Comté.

Le Languedoc, pour qui la nature ne se montrait pas moins prodigue qu'envers la Provence, s'était créé une source de richesses qui manquait aux pays arrosés par le Rhône. La fabrique languedocienne fournissait des articles de draperie fine, que le Levant recevait principalement par l'intermédiaire des républiques italiennes. Narbonne, Béziers, Carcassonne, Toulouse, etc., s'appliquaient à cette industrie avec un succès fructueux. C'est au port de Cette que s'expédiaient les chargements de drap.

Lattes, qui n'est aujourd'hui qu'un bourg obscur dont le nom s'est rouillé dans l'oubli, Lattes fut jadis un port célèbre, mêlé aux transactions qui faisaient de la Méditerranée le grand marché du commerce du monde. Pise, Gênes, et Venise, ces riches cités qui se disputaient le sceptre des mers, communiquaient par le port de Lattes avec Montpellier, dont le pavillon était connu aux îles Baléares, à Chypre et à Rhodes, à Constantinople et dans les ports de la Syrie. Cette situation prospère dura jusqu'en 1480, où Marseille passa sous la domination du roi de France. Une ère nouvelle commence alors pour cette cité déchue, qui se ranime et se relève pleine de confiance et d'espoir, et qui fut constamment depuis un des premiers ports marchands de la Méditerranée. Par contre, Lattes dépérit, et sa ruine amène celle du commerce maritime de Montpellier.

Narbonne avait, dès les premiers temps, des communications directes avec Constantinople, Rhodes, le Levant, l'île de Chypre, Messine, Pise et Gênes. Nous remarquons ensuite Perpignan, Châlons, Reims, Beauvais, Rouen, Caen, Chartres, Lille, Cambrai, Douai, Arras, villes manufacturières plus ou moins importantes. A Beaucaire, à Fréjus, à

Montpellier, se tenaient déjà, au moyen âge, des foires qui attiraient une grande affluence : elles commençaient par la vente des draps et autres denrées, puis les Lombards ouvraient leurs comptoirs et faisaient le change.

Ravagé sans cesse par les guerres que la France y soutenait contre les Anglais, le Nord fut longtemps pour le commerce un terrain stérile, ou du moins peu productif. La Rochelle faisait le trafic des vins et des denrées du Levant. Au xiv° siècle, nous voyons des Castillans, des Portugais, etc., venir à Harfleur pour y faire des affaires [1].

Quant aux Juifs, leur position n'était pas meilleure en France que dans tous les autres pays : peut-être même y furent-ils en butte à des persécutions plus cruelles. Le fanatisme avait allumé au cœur des chrétiens la haine contre les Juifs, sans doute ; mais il faut avouer qu'ils contribuèrent à l'irriter de plus en plus, soit par leurs exactions effrénées à l'aide de l'usure, soit par d'autres méfaits dans le détail desquels nous n'avons pas à entrer. Les croisés, avant leur départ, se préparèrent à l'œuvre sainte qu'ils allaient entreprendre, en massacrant une partie de cette malheureuse population. A la fin, l'Eglise elle-même dut intervenir pour arracher le poignard de la main des assassins ; et, par une contradiction inexplicable, ce fut le clergé qui souffla de nouveau sur ces passions mal éteintes, et ameuta une populace, que brûlait la soif du sang, contre les enfants d'Israël. Que si, par leurs avanies usurières, ils s'étaient rendus tributaires, non-seulement les particuliers, mais encore le haut clergé ; si, par des conventions, librement consenties après tout, les revenus des abbayes, les trésors des églises leur étaient engagés, ces faits peuvent expliquer d'aussi horribles boucheries sans les justifier.

Tant que l'existence de provinces et d'évêchés indépen-

[1] *Voy.* pour plus de détails l'ouvrage de M. Depping, qui nous a fourni ces renseignements. (*Note du Trad.*)

dants entretenait les dissensions qui déchiraient la France, le sort des Juifs ne fut pas trop malheureux ; le tribut qu'ils étaient obligés d'acquitter devenait une source abondante de revenus. La plus grande calamité qui les ait atteints fut l'ordonnance de Philippe-Auguste, qui les expulsait du royaume et frappait leurs biens de confiscation. Depuis, ils disparurent de plusieurs villes de France, par exemple, de Rouen, d'Etampes. Dans le Midi ils vivaient sous la protection des barons. On les traitait avec beaucoup d'humanité en Bourgogne : à Dijon ils occupaient deux rues, et pourtant ils ont disparu de cette ville ainsi que de Mâcon, sans doute par suite de bannissements qui les atteignirent à diverses reprises, par exemple en 1306, et plus tard, sous Charles VI. L'usure devint d'autant plus redoutable entre les mains des Hébreux, qu'ils s'associèrent avec les Lombards et les Cahorsins, pour traiter les affaires sur une grande échelle. Sous le règne du malheureux roi Jean, après le traité de Brétigny, ils obtinrent, par l'intermédiaire du banquier royal, leur coreligionnaire, de grands privilèges; ils en abusèrent avec une audace impudente, et au point de pousser le taux de l'argent jusqu'à 80 p. 0/0. La Franche-Comté était également en proie à la rapacité des usuriers juifs. Pour se mettre à l'abri de leurs exactions, les habitants de Salins conçurent le projet d'établir une maison de prêt (mont-de-piété); ces généreux citoyens, auxquels on doit la première institution de ce genre, parvinrent à créer un fonds de 20,600 fr. C'est donc à tort que l'on accorde aux Italiens l'honneur d'avoir fondé, les premiers, des monts-de-piété. Enfin, par un édit daté du 17 septembre 1394, le roi Charles VI bannit les Juifs du territoire français : ils se retirèrent, soit en Provence, soit en Allemagne. Ceux de Lyon cherchèrent un refuge à Trévoux : ils y perfectionnèrent une industrie qui s'y est conservée depuis, l'art d'affiner l'or et de le transformer en fil. En Provence, ils s'adonnèrent au commerce des épiceries, des étoffes de soie, etc. Selon une coutume géné-

ralement suivie au moyen âge, ils acquittaient à l'archevêque d'Aix une redevance qui consistait en une certaine quantité de poivre. A ce commerce ils joignirent une industrie assez bizarre : ils se firent courtiers de mariages entre chrétiens. A Marseille, Avignon, Aix, Arles, existaient de fortes communes juives.

A la fin du chapitre de l'Italie, nous avons donné quelques détails sur les Cahorsins.

De tous ces faits de la vie commerciale et industrielle de la France, il suit qu'elle ne manquait pas d'une certaine importance, quoique ses échanges maritimes n'aient point atteint e vaste mouvement que nous avons remarqué dans les ports d'Italie. Louis XI défendit d'importer les épices et denrées du Levant sur les navires qui n'étaient pas français. Cette mesure fut dictée par une sage politique : elle obligeait les Français à faire des voyages au long cours, sans lesquels on ne pouvait obtenir une marine marchande florissante. En 1268, saint Louis dut avoir recours aux vaisseaux vénitiens pour faire transporter son armée en Syrie [1].

L'ESPAGNE.

L'existence de l'Espagne, telle qu'elle s'était constituée sous la domination romaine, fut détruite par l'invasion des Alains, des Vandales, des Suèves et des Visigoths. Sous les

[1] Parmi les nombreux ouvrages à consulter, nous nous bornerons à citer les suivants : *De Guignes*, Mémoires sur le commerce des Français dans le Levant. — *B. de Saint-Vincent*, Mémoires sur l'état du commerce en Provence dans le moyen âge (Annales encyclopédiques de Millin, 1818, t. VI). — *Pouqueville*, Mémoire historique et diplomatique sur le commerce et les établissements français au Levant (Revue encyclop., 1828, juillet, tome XXXIX.) — *Depping*, Histoire du commerce entre le Levant et l'Europe, t. 1, p. 278 et suiv. — *Depping*, les Juifs au moyen âge, p. 44 et suiv.

Vandales s'établirent des liaisons entre le Midi et les côtes africaines ; en même temps, on vit s'élever des tanneries à Cordoue et des manufactures de soie à Grenade. L'avénement des Goths jeta de nouveau la perturbation dans le pays.

Vers la fin du ve siècle, le roi Evaric fit publier un code : les rapports qui s'étaient formés à l'abri de ses lois furent troublés de rechef par les incursions et les conquêtes des Maures. Abderrhaman III, qui régnait au commencement du xe siècle, protégeait les lettres et le commerce, ainsi que l'industrie manufacturière et l'agriculture. Sous la domination des Maures, le négoce passa aux mains des Juifs, que la législation des Goths avait traités avec une cruauté barbare et indigne ; aussi avaient-ils pris une part des plus actives au renversement de leur puissance. Dans le cours d'un long règne, Abderrhaman consacra une sollicitude incessante et utile au bien-être de ses sujets ; il fit construire des canaux et des aqueducs, il ordonna de réparer et d'agrandir les ports de Tarragone, Séville et Cadix. La culture de la canne à sucre, du riz et de la soie fit de grands progrès ; les ports d'Almeria et de Malaga étaient très-fréquentés ; on y importait les denrées orientales, qui étaient échangées contre les produits ouvrés de l'Andalousie, entre autres les soieries de Grenade, en grande faveur au Levant, le maroquin, les armes, la draperie et les tapis. Le papier de Xativa était compté au nombre des plus beaux produits. Sous le règne du fils d'Abderrhaman existaient à Cordoue, à Séville et à Tolède, de célèbres fabriques d'armes. A la même époque, Bilbao exportait du fer dans les pays d'outre mer.

Au commencement du xiie siècle, Barcelone entra dans le mouvement du commerce extérieur ; elle parcourut cette nouvelle carrière avec le plus brillant succès : dès 1444, les navires pisans et génois visitaient le port de la grande cité catalane. Des maisons italiennes y fondèrent des factoreries, Grenade et Séville y nouèrent des relations. Dès le milieu du xiie siècle, Barcelone trafiquait avec le nord de l'Afrique.

Ces liaisons suivirent un mouvement d'ascension non interrompu. Cela est constaté par les traités avec les rois de Maroc (1274) et de Tunis (1285). Toute cette prospérité, Barcelone la devait principalement aux règlements de port et à la législation commerciale donnés par le roi don Jayme I[er], en 1258. Ce fut aussi en ce temps-là que la ville reçut un arsenal maritime. Les voyages des Catalans en Egypte dataient de fort loin : dans un tarif de 1221, sont spécifiés, comme provenances de l'Egypte, les épiceries, la soie, le sucre, les matières colorantes. Le tarif douanier de Collioure ou Colliore, dans le Roussillon, mentionne également les *canquas de brazil*, *le laca* et *le grana*, parmi les drogues importées d'Egypte. Enfin, vers la fin du XIII[e] siècle, Barcelone expédie des chargements jusqu'à Constantinople ; ses navires visitent même les côtes de l'Asie Mineure. En 1243, Barcelone conclut un traité avec Tamarite, port de mer dans l'Aragon. Au milieu du XIII[e] siècle, des marchands de Barcelone, de Valence et de Lérida fréquentent les foires de Pézenas, de Beaucaire, etc. A Troyes ils occupaient, avec ceux de Montpellier, un quartier de la ville [1]. A la fin du XIII[e] siècle, les navires marchands des Catalans abordent dans les ports de la Grèce, entre autres à Modon. Par l'activité heureuse que déployait Barcelone, cette opulente cité éveilla la jalousie des Etats dont elle froissait les intérêts. Gênes lui fait la guerre ; les Catalans se défendent avec une bravoure souvent victorieuse sur les côtes barbaresques, à Palerme et à Chio, dont les Génois furent chassés. C'est ainsi que les Barcelonais restèrent pendant tout le XV[e] siècle, en possession du commerce avec les Etats barbaresques, l'Egypte, Rhodes et la Syrie ; en 1446, il avaient à Raguse des factoreries par lesquelles ils communiquaient avec l'intérieur de la Hongrie. Cependant, à la suite des guerres entre Alphonse V

[1] *Voy.* DEPPING, *Commerce entre le Levant et l'Europe*, etc.
(*Note du Trad.*)

et les soudans de l'Afrique, depuis 1436, les échanges des Barcelonais avec le Levant furent soumis aux vicissitudes les plus fâcheuses : en 1453, quand Alphonse V voulut emprunter de l'argent à la bourse de Barcelone, la ville lui imposa comme condition le rétablissement de la paix avec l'Égypte[1]. Malgré les circonstances favorables qui relevaient le commerce en temps de paix, il ne put depuis lors se raffermir sur une base solide. L'existence politique des peuples du Levant avait éprouvé de grands changements : ils sont constatés par les négociations avec le soudan de Tunis en 1462, et en 1473 avec le soudan de Bougie. Les relations de Barcelone avec l'Egypte et l'Orient subsistent jusqu'au milieu du XVIe siècle. Le trafic avec le Levant, durant ces derniers temps, nous est connu par les importations faites de 1496 à 1546. Ce fut en 1535 que Barcelone envoya son dernier consul à Tunis ; vers le milieu du XVIe siècle, ses relations avec ces parages furent anéanties par les conquêtes des Turcs. Sur les côtes de l'Afrique se formèrent, sous le nom d'Etats barbaresques, des associations de pirates qui devinrent la terreur des mers ; de nos jours leur puissance est tombée à jamais avec Alger, qui s'était enrichie des dépouilles de la chrétienté, comme dit Bossuet. Nous avons signalé dans plusieurs occasions la brillante réputation que s'étaient faite les marins catalans. Au XVe siècle, on voyait des négociants barcelonais dans les places les plus importantes de l'Europe, où ils avaient des maisons de banque : à Paris, Montpellier, Gênes, Bologne, Avignon, Valence, Bruges, Venise, Florence et Londres.

Séville, pendant la domination des Maures, était le siége d'une civilisation avancée, d'un luxe tout oriental et d'un commerce très-étendu. Dans le cours des VIIIe, IXe et Xe siècles, plusieurs voyageurs partirent de Séville pour visiter

[1] La ville de Barcelone n'imposa pas de condition au roi ; elle recommanda la paix et le rétablissement des anciennes relations. (*Note du Trad.*)

l'Egypte, la Perse et l'Inde. Abderrhaman envoya une cargaison de produits espagnols en Egypte et en Syrie, et en fit amener les denrées orientales. Ce fut là le faible commencement du commerce de Séville avec le Levant, qui égala en importance celui des plus puissants États. Sur les côtes de la Galice et des provinces basques, on dut naturellement avoir de bonne heure des pêcheries lucratives. Ferdinand-le-Catholique encouragea la pêche de la baleine par des *fueros* ou franchises qu'il accorda aux Basques. C'est ainsi qu'il réussit à créer une marine militaire qui lui fut d'un grand secours contre les Maures. Les ports de la Biscaye lui fournirent, en 1247, une flotte de treize galères : avec cette escadre assez faible, Ferdinand se rendit maître de Séville l'année suivante ; il consacra tous ses soins à donner un grand développement à sa puissance navale et au commerce maritime de la grande et riche cité. Des navires marchands d'Alexandrie, de Gênes, de Pise, de l'Aragon, ne tardèrent pas à fréquenter ce port, où, quelque temps après, on vit également arriver des bateaux marchands de Tanger, Ceuta, Tunis, Bordeaux, Bayonne, de la Sicile, de la Gascogne, etc.

La prise de Séville par le roi Ferdinand avait une portée immense : elle ouvrit l'Océan aux Etats commerciaux de la Méditerranée, qui purent dès lors pousser leurs excursions maritimes jusqu'aux Pays-Bas et jusqu'en Angleterre. Ce furent les Génois qui allèrent les premiers à Séville, et qui y affluaient en plus grand nombre ; c'était le peuple le mieux traité. C'est probablement par leurs voyages sur l'Océan que les marins génois avaient acquis une si grande supériorité. Le commerce des Castillans sur la Méditerranée et avec le Levant n'eut jamais beaucoup d'activité, malgré les négociations du roi Jean Ier avec le soudan d'Egypte. On dit que c'est aussi vers cette époque que la race ovine de Castille fut améliorée par le croisement avec un troupeau que la fille du duc de Lancastre apporta en dot à son époux, le fils du roi

Jean (1388). Sans doute, les Arabes avaient déjà donné toute leur attention à l'élève des moutons ; toutefois, les laines et les draps ne devinrent l'objet de vastes exportations que sous don Henri III, ainsi qu'il a été dit dans le chapitre consacré aux Vénitiens. Ce fut sous le règne du roi don Juan que les Castillans commencèrent leurs explorations à la côte africaine ; ils commerçaient avec Barcelone, où ils frétaient leurs navires pour la Sicile et le Levant. Leurs rapports avec les Pays-Bas et l'Angleterre, qui avaient pris naissance vers le milieu du XIII[e] siècle, n'acquirent quelque importance que dans le siècle suivant, grâce aux sages lois de don Alphonse X. En 1324, Edouard II, roi d'Angleterre, assura protection et sûreté aux marchands et aux navigateurs espagnols dans toute l'étendue de son royaume ; pendant les guerres avec la France, il les traita toujours avec beaucoup de ménagements. C'est vers ce temps que les Basques établirent une Bourse à Bruges. Les marins castillans obtinrent du roi Edouard III un sauf-conduit pour leurs voyages dans la Flandre et le Brabant, sur la demande qui lui en avait été faite par les villes de Gand, Bruges et d'Ypres. L'administration peu intelligente de quelques rois de Castille arrêta les progrès de ce mouvement mercantile, auquel des lois mieux comprises, rendues par les Cortès en 1422, 1438, 1457, 1465, donnèrent une nouvelle impulsion. Ces lois obligeaient les navires étrangers de prendre en retour, des denrées espagnoles d'une valeur égale à celle des marchandises importées. Ce fait prouve que dès lors on comprenait toute l'importance du bilan commercial.

Pendant longtemps les Juifs dominèrent le mouvement des affaires en Espagne comme partout, et toujours par les mêmes moyens : ils avaient à leur disposition des masses de numéraire, qu'ils prêtaient contre de gros intérêts ; les rois et les grands étaient au nombre de leurs débiteurs tout comme le plus pauvre paysan. Le peuple les poursuivait de sa haine et de son mépris, et il avait pour cela de bonnes

raisons. Parmi les traits nombreux qui attestent leur rapacité, nous ne citerons que le suivant : Un usurier juif, pour dix mille pièces d'or qu'il avait avancées, s'en fit rembourser soixante mille ! Ces infâmes exactions avaient soulevé contre les enfants d'Israël une indignation générale : le clergé aidant, leur ruine devint inévitable. En 1481, lors du mariage de Ferdinand-le-Catholique avec Isabelle, l'inquisition fut établie à Séville : quelques années après, en 1492, les Juifs furent expulsés d'Espagne par édit royal[1].

Nous avons signalé, dans l'exposé historique des progrès de la géographie, les services éminents que la nation espagnole a rendus à cette science : nous aurons occasion d'y revenir.

LE PORTUGAL.

Le Portugal plonge du regard dans l'immensité de l'Océan ; tous les jours il voit le soleil disparaître dans ses flots. Le rôle que lui assignait cette position exceptionnelle, le Portugal l'a dignement rempli. Sa marine était restée en arrière sur celle de quelques autres peuples, et pourtant ce sont les navigateurs portugais qui, les premiers, s'aventurent sur les mers lointaines. A la fin dn xiiie siècle, le roi Diniz prit quelques galères génoises à son service ; ce fut là l'origine de la puissance maritime portugaise qui accomplit de si grandes choses, et fut, pendant quelque temps, la première du monde. En 1293, le roi confirma, par acte public, un règlement qui affranchissait de la taxe les navires frétés dans les ports du Portugal pour la Bretagne, la Normandie,

[1] Memorias historicas sobre la marina commercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona, por don Antonio de Capmany y de Monpalan. Madrid, 1779, 4 vol.

la Flandre et l'Angleterre. Une lettre d'Édouard II, roi d'Angleterre, datée de 1308, est un indice certain de l'activité qui régnait dans les relations entre les deux pays. Les marchands portugais sont compris parmi ceux que favorisait la *charta mercatoria* du roi Edouard Ier, à la date de 1303. Depuis lors, le Portugal resta dans les meilleurs termes avec l'Angleterre, et ce bon accord fut assuré, en 1353, pour cinquante ans, par un traité de commerce et de navigation; ces heureux résultats sont un fait de plus à l'appui de l'importance de la marine dans le développement d'une nation. Nous avons déjà eu occasion de la constater dans l'histoire des Perses, des Arabes, des Grecs, et surtout des Athéniens, des Rhodiens, Phéniciens et Carthaginois, et dans le moyen-âge à Venise, à Gênes et à Pise. Ces Etats durent la puissance et la splendeur à laquelle ils étaient parvenus à leurs flottes qui dominaient les mers et faisaient affluer dans leurs ports les richesses de la terre connue de leur temps. Avec une marine nombreuse bien organisée, Byzance conservait le commerce de la Méditerranée, que lui enlevèrent les peuples navigateurs de l'Italie. Au moyen-âge, précisément à une époque où, dans toute l'Europe, la navigation prenait l'essor, les forces navales de la France éprouvèrent des pertes cruelles dans ses guerres avec l'Angleterre. Jamais nation n'a impunément négligé ce moyen de prospérité. C'est là un des plus précieux et des plus positifs enseignements de l'histoire. Ne pas en tenir compte serait, de la part de tout homme d'Etat, une faute entraînant des suites d'autant plus graves, que l'art nautique a fait plus de progrès, et dispose de moyens plus nombreux et plus puissants. Nécessité et profit, voilà les deux grands ressorts de la politique commerciale.

L'extension que prenait la marine portugaise est encore constatée par un traité avec la France en 1341, au sujet du négoce avec Harfleur. Dès 1332, le sénat de Venise avait signalé aux marchands indigènes l'avantage qu'ils trouve-

raient dans les échanges avec Cadix, Lisbonne et Séville. Au milieu de ce grand mouvement, s'était constitué en Portugal le tiers-état ; il grandit surtout sous l'administration du roi don Pedro Ier, qui soutenait la bourgeoisie de toute sa puissance et de toute sa sollicitude, et opposait une résistance énergique aux empiétements des prêtres ; aussi le clergé l'a-t-il poursuivi de ses calomnies vindicatives. Sous son règne, les Génois affluaient à Lisbonne : le produit des taxes formait alors le cinquième des revenus du roi. Si Ferdinand, fils et successeur de don Pedro, fut loin de s'acquitter de tous les devoirs que lui imposait sa haute position, il ne laissa pas du moins dépérir le commerce. Les marchands étrangers obtinrent des franchises de taxe, etc. : les Génois étaient encore ici le peuple le plus favorisé. De plus, le roi Ferdinand activait le commerce et la navigation, parmi ses propres sujets, par des encouragements qui devaient amener de grands résultats. Ainsi il faisait délivrer gratuitement des bois pour la construction des navires jaugeant plus de cent tonneaux ; il accorda franchise de droit pour l'importation des fers, de la poix a. d. s. ; de plus, il remit aux marins tout impôt, toute corvée. Pour activer l'importation, il affranchit de la taxe et de toute espèce de droit toutes les denrées indigènes qui seraient embarquées pour le premier voyage sur mer : pour les draps de Flandre et autres denrées qui seraient importées en retour, il abaissa les tarifs de moitié. Ferdinand rendit un service immense au commerce ; il consolida les transactions en instituant des sociétés d'assurance maritime. Depuis, ces sortes d'établissements ont été perfectionnés ; mais c'est du Portugal que partit la première impulsion. Bientôt on vit se former des sociétés d'assurance à Barcelone et dans les républiques de l'Italie.

Avec de tels priviléges, à l'abri de règlements aussi bien conçus, on comprend que les affaires du Portugal durent arriver à un haut degré de prospérité. De toutes les parties de l'Espagne et de l'Italie, les marchands y affluaient : des

maisons génoises, lombardes, florentines, castillanes, catalanes, s'étaient établies à Lisbonne. Cette riche capitale exportait alors plus de 12,000 tonneaux de vins indigènes par an ; dans la rade, il y avait parfois près de 450 bâtiments à l'ancre. Ce qui procurait un grand avantage au pays, c'est que l'importation et l'exportation se faisaient par des navires portugais, à l'exception des chargements qui venaient d'Italie et qui y retournaient. Les échanges étaient surtout très-fréquents avec les ports d'Angleterre et d'Ecosse et avec les Pays-Bas. En 1385, les Portugais obtinrent à Bruges le droit de construire une bourse, avec plusieurs autres avantages qui ne furent accordés aux Catalans que quatre ans plus tard. Après la mort du roi Ferdinand, des guerres éclatèrent pour la succession au trône : elles entravèrent momentanément le commerce. La victoire resta enfin à don Juan, fils naturel de Ferdinand. Le traité de 1399 ayant rendu la tranquillité à la Castille, don Juan, qui marchait sur les traces de son père, donna tous ses soins à la marine et aux intérêts mercantiles ; il avait compris que c'étaient là les vrais éléments de la prospérité nationale, et que rien ne pouvait les remplacer. Par ses efforts, il parvint à élever le Portugal à une hauteur, d'où, plus tard, Henri-le-Navigateur put porter ses regards sur l'Océan. En 1406, un des fils de don Juan fut envoyé à Venise pour y annoncer que les marchands vénitiens seraient affranchis, pour cent ans, de droit d'entrée et de port en Portugal. Ces priviléges donnèrent une animation nouvelle aux échanges entre Lisbonne et la reine de l'Adriatique. Nous avons raconté ailleurs les courses aventureuses des marins portugais, et les grandes découvertes qui illustrèrent le règne du roi Henri et le firent surnommer le Navigateur. Ce furent les Portugais qui, les premiers, exécutèrent la circumnavigation de l'Afrique, et trouvèrent la route maritime des Indes, qui étaient alors le pivot sur lequel roulait le commerce du monde. A la même époque, Colomb s'élançait sur les mers occidentales; il cherchait un

chemin nouveau au pays des épices, et trouva tout un continent. A ces influences extérieures, qui préparaient une révolution dans le commerce, vinrent se joindre des créations nouvelles; telles que les lettres de change, le papier de linge, les banques. L'audacieuse tentative des Vivaldi fut perdue pour Gênes ; elle avait échoué, et dut paraître insensée. Venise, fière de ses immenses relations, s'endormait dans une sécurité funeste. Les découvertes des navigateurs portugais la réveillèrent ; mais il était trop tard. Elle eut recours, comme d'ordinaire, aux artifices de la politique ; mais ses ruses et ses intrigues échouèrent, et mirent même la république en péril. Toutefois, la vaste industrie manufacturière de Venise ne tarda pas à lui rendre son ancienne prépondérance à l'égard du Portugal, qui n'avait point de fabriques. Les rapports interrompus pendant quelque temps, furent rétablis, en 1522, entre les deux pays, qui avaient compris depuis, combien ils étaient nécessaires l'un à l'autre. Dès lors, Venise vint prendre les denrées de l'Inde à Lisbonne. Vers ce temps-là, Bruges fut éclipsé par Anvers. Ce fut en 1503 que les Portugais apportèrent, pour la première fois, des produits de l'Inde au marché de cette dernière ville. Dès ce moment, les Pays-Bas prirent une des premières positions parmi les Etats qui participaient au grand mouvement du commerce extérieur.

L'ANGLETERRE, L'ÉCOSSE ET L'IRLANDE.

Sous la domination romaine, l'Angleterre avait fait quelques pas dans la carrière de la civilisation ; ses rapports avec le continent étaient devenus plus fréquents. Outre l'étain, les peaux d'animaux, les esclaves et la laine, on exportait des grains dont on approvisionnait les pays baignés par le Rhin. Londres paraît avoir été de tout temps le principal

marché. Dans les premières années du IVe siècle après J.-C., les laines commencèrent à être mises en vente à York et Colchester. Ces relations naissantes cessèrent par suite de l'invasion des Pictes et des Scotes ; les conquêtes des Anglo-Saxons devinrent encore plus funestes. Il se forma divers royaumes, qui furent presque toujours en guerre les uns avec les autres. Quelques-uns de leurs chefs comprirent la nécessité de cultiver les arts de la paix ; mais, au milieu de ces perturbations continuelles, leurs efforts restèrent sans résultats durables. Ina, roi de Wessex, et surtout Alfred-le-Grand, rendirent d'éminents services à la civilisation. Alfred encouragea l'agriculture, l'industrie et la marine. Dès l'année 897, des navires anglais visitaient les pays étrangers. Comparée aux proportions gigantesques que le commerce anglais acquit par la suite, ces premières tentatives étaient sans doute bien peu de chose. Toutefois, ces relations furent assez vivaces pour résister aux incursions dévastatrices des Danois. Au commencement du XIe siècle, on visitait la France, les Pays-Bas, l'Allemagne, et sans doute aussi la Norwége. A la vérité, le cercle des exportations ne s'était point élargi ; elles se bornaient toujours à l'étain, aux laines ; on importait des vins de France et des épiceries de l'Inde qui étaient encore très-rares. La conquête de l'Angleterre, par les Normands, détruisit ces germes précoces. Le régime féodal auquel le vainqueur enchaîna le pays, arrêta l'essor de l'esprit national. Ce qui rendait ces conjonctures désastreuses encore plus terribles, ce fut la protection toute spéciale qu'on accordait aux juifs. Sous les successeurs de Guillaume-le-Conquérant, ils furent maltraités comme partout ailleurs ; on les expulsa du royaume, on les égorgea, on confisqua leurs biens; c'était le même fanatisme chez leurs persécuteurs, c'était chez les victimes le même système d'exploitation usurière.

Le grand mouvement mercantile, qui se manifestait à la suite des Croisades, finit par pénétrer jusqu'au Nord et par

atteindre l'Angleterre. Ses ports n'avaient pas cessé d'expédier des laines qui alimentaient les manufactures étrangères. Le roi Henri II avait, dès 1189, accueilli en Angleterre des ouvriers drapiers de Flandre qui s'établirent près de Swansea, dans le pays de Galles ; de plus, il avait prohibé la laine espagnole. Ce furent là les faibles origines d'un commerce immense. Dans la grande charte, *Magna charta* (the great charter) arrachée au roi Jean par les hauts barons, on remarque les stipulations suivantes : « Tous les marchands—à moins qu'il n'existe une défense antérieure —ont toute permission de quitter l'Angleterre ou de s'y rendre, d'y séjourner et d'y voyager, par terre et par eau, d'acheter et de vendre, sans avoir à acquitter aucune des taxes onéreuses imposées par les anciennes lois et les anciens tarifs de douanes, les cas de guerre exceptés. Si les marchands sont originaires du pays qui est en guerre avec nous, et s'ils se trouvent en Angleterre au moment que les hostilités commencent, ils ne seront lésés ni en leur corps ni en leur fortune ; ils vivront en toute sécurité jusqu'à ce que notre cour suprême de justice nous aura informé de la conduite qu'on aura tenue chez nos ennemis envers nos sujets. Si nos sujets sont bien traités pas nos ennemis, leurs compatriotes auront droit aux mêmes égards en Angleterre. » Cette loi qui réglait le droit international introduisait, comme on voit, le principe des représailles. La protection garantie par l'Etat aux marchands étrangers ne put suffire d'abord pour les mettre à couvert contre la haine des négociants et des artisans indigènes. Le plus ancien traité de l'Angleterre est celui qu'elle fit avec la Norwége en 1217. En Ecosse, l'industrie dut ses premiers avancements au roi David (1171). A l'époque où l'Irlande fut conquise par les Anglais, elle était très-arriérée sous le rapport de la civilisation ; c'était le grand marché pour la traite des esclaves, quoique dans une assemblée populaire à Armagh (1171), il eût été arrêté qu'on mettrait en liberté tous les esclaves anglais qui se trouvaient dans le royaume. En gé-

néral, les esclaves étaient le principal article d'exportation de l'Angleterre. C'est en vain que le grand conseil de Saint-Pierre, à Westminster, porta un arrêté (en 1102) qui dit expressément : que personne dorénavant ne songe à faire ce trafic infâme dans lequel, jusqu'à présent, on voyait en Angleterre les hommes vendus comme des bêtes de somme ; on continua à faire la traite des blancs. Malgré les entraves diverses qui gênaient encore les transactions en Angleterre, vers ce temps-là, il y avait des marchands étrangers en grand nombre, surtout à Londres. Des Français, des Espagnols, des Flamands, des Allemands, des Italiens faisaient l'importation et l'exportation : la France y envoyait ses vins, l'Espagne fournissait l'huile, l'Allemagne les produits du Nord, les Italiens et les Néerlandais importaient des soieries, des draps et des épiceries. On a conservé une lettre d'avis de la maison florentine Gherardi, à Londres, datée de 1286, au sujet d'un contrat d'achat de laines, passé avec quelques abbayes anglaises. A cette époque les laines arrivaient par mer à Bordeaux ; de cette ville on les transportait à la Méditerranée, où les navires génois venaient les charger pour les amener en Italie. Henri II, roi d'Angleterre, à qui son épouse Eléonore avait apporté en dot une des plus belles provinces de la France, fixa par une loi le prix des vins. Il s'en faisait alors de vastes importations. En 1299, Londres vit arriver soixante-treize navires chargés chacun de dix-neuf tonneaux de vin : il y en avait un grand nombre qui abordaient à Dover, Sandwich, Hithe, Rumney, Hastings, Winchelsea et Ryean. La reine Eléonore, mère de Richard-Cœur-de-Lion, étant encore duchesse de Guienne, fit publier un code maritime, sous le titre de : *Roole des jugements d'Oleron*. Quoique ces lois ne fussent que les us et coutumes suivis par les navigateurs français sur l'Atlantique, elles trouvèrent accès en Angleterre. Le code maritime de Barcelone, connu sous le titre de *Consulato del Mare*, est d'une date postérieure ; il parut au plus tôt vers la fin du XIIIe siècle.

Sous le règne d'Edouard Ier une forte impulsion fut donnée au mouvement commercial et industriel de l'Angleterre; les marchands, par un édit royal de 1285, furent autorisés à poursuivre par voie de justice le payement des fonds qui leur étaient dus dans les petites comme dans les grandes places, à Londres, à York, à Bristol, etc. Voici le début de cet acte important : « Faute de bonnes lois, il devait arriver nécessairement que beaucoup de marchands tombassent dans la misère ; de plus, les étrangers cessaient d'apporter leurs marchandises en Angleterre ; il en résultait des suites également fâcheuses pour le commerce et pour le royaume entier. » Les marchands étrangers obtinrent quelques avantages dans la *Charta mercatoria* publiée également par Edouard Ier. Il appert de ce document que dès lors, les Français, les Allemands, les Anglais, les Portugais, les Italiens et les Néerlandais avaient des relations suivies avec l'Angleterre. En 1312, les Frescobaldi de Florence avaient une maison considérable à Londres. Malgré cette prodigieuse affluence des marchands en Angleterre, ils étaient soumis à un régime dur et même vexatoire, qui subit quelques modifications dans les traités qu'Edouard II conclut avec les Vénitiens et plus tard, avec les autres nations marchandes. Jusque là on avait suivi la coutume toute barbare d'arrêter un étranger pour les dettes d'autrui et même de le rendre responsable des crimes et méfaits d'autrui. Cette loi barbare fut complètement abolie en 1353 par Edouard III. Dans le but égoïste d'augmenter ses propres revenus, le roi Edouard II avait compromis le commerce du royaume en établissant l'entrepôt des laines anglaises à Anvers, en 1312. Quelques années après son exemple fut imité par Edouard III, qui fit de Calais l'entrepôt pour les laines, les peaux, l'étain, le plomb et autres denrées. Cette disposition ne fut abrogée qu'en 1353. Sans doute elle ne pouvait que porter préjudice au commerce indigène ; toutefois elle paraît avoir eu pour but d'accoutumer les Anglais à une exportation régulière et à la navigation.

Quoiqu'en effet nous voyions des pirates de cette nation croiser sur les côtes de France dès le milieu du XIII[e] siècle, l'Angleterre n'avait point encore de commerce maritime régulier. Ce qui lui manquait c'était une industrie nationale. Édouard III confirma les lettres de franchise de 1303 en 1328 et en 1332, pour encourager les relations des pays étrangers avec le royaume de la Grande-Bretagne. En 1331 le même souverain attira des manufacturistes flamands dans le pays : dans le nombre on cite particulièrement Jean Kemp. Les nouveaux venus furent en butte à la haine jalouse des corporations de Londres, de Bristol et d'autres cités qui prétendaient au monopole. Le roi fit publier un édit portant que quiconque se permettrait d'insulter les tisserands flamands, serait conduit à Newgate pour y subir les peines les plus sévères. Un bill adopté par le parlement tenu à York assura aide et protection aux étrangers. Ce fut en vain qu'Édouard III tenta de mettre les marchandises des navires naufragés à l'abri de la rapacité des habitants des côtes : la loi de 1354, qui ordonnait la restitution des cargaisons contre une indemnité, resta sans effet. Il avait déjà été établi en principe par Henri I[er], que nul bâtiment ne pourrait être considéré comme débris, si un seul homme de l'équipage était resté en vie. Dès 1236, Henri III avait ordonné que les marchandises seraient rendues au propriétaire, à condition qu'il les réclamerait dans le courant de l'année [1]. Pour donner une impulsion plus énergique à l'industrie indigène, il prohiba d'abord entièrement l'exportation des laines : en 1341 il permit d'en exporter un million de ballots par an.

Il s'en faut de beaucoup que le commerce de l'Angleterre fît des progrès proportionnés aux efforts et aux espérances des souverains et à l'affluence des marchands étrangers ; de bonne heure on y vit venir les Allemands, puis les Anséates, les Génois, les Vénitiens, les Portugais, etc. Sous Henri II les commerçants de Cologne obtinrent une *guildehall* à Londres.

[1] *Voy. Mac Culloch,* Traité du commerce et de la liberté commerciale.

Henri III accorda à ceux de Hambourg et de Lubeck le droit d'y avoir une *hanse*. Dès 1260 il est question d'une *guildehall* des Allemands : elle était sous la surveillance d'un aldermann ou oldermann. Il faut bien se garder de confondre cette *guildehall* avec la hanse des commerçants du Nord : ils possédaient dans Thames-Street, sur la rive septentrionale de la Tamise, une factorerie désignée sous le nom de *Steel-Yard* (Cour d'acier [1].)

Les guildes ou corporations étaient un des éléments de la vie municipale en Allemagne. On les retrouve dans les Pays-Bas, dans la Scandinavie et même à Paris; mais elles étaient surtout nombreuses en Angleterre, où ces institutions se sont longtemps conservées : il y en a à Winchester en 1189, à Winton en 1190, à Dumvich en 1199, à York en 1200, à Yarmouth en 1208, à Liverpool en 1227, à Bristol en 1240, etc. La hanse était, pour les villes, le droit d'avoir une corporation de marchands; quelquefois même des corps de métiers sont appelés *hanse*, comme à Mulhouse. Ce fut souvent à la guilde des marchands ou à la hanse que les localités devaient leur droit de cité. Les anciennes guildehall donnèrent naissance aux hôtels de ville. Au lieu d'un aldermann il y avait à Brème, à Middelbourg, à Regensbourg et à Vienne, un comte de la hanse ou *hanisgrave*, magistrat électif, qui veillait au maintien des droits et coutumes de la guilde sur les marchés extérieurs : dans la ville même, ses règlements et ordonnances étaient subordonnés à l'assentiment de la bourgeoisie. Il paraît que d'abord la hanse avait été organisée en vue du trafic avec l'étranger ; c'est là l'origine de la hanse de Middelbourg, de Cologne à Londres, de Lubeck à Brême et à Middelbourg, des marchands de Paris sur la Seine. C'est également sous ce point de vue qu'il faut envisager la redevance connue sous le nom de droit de hanse. C'était un droit que payaient les citoyens d'une ville pour l'admission d'une guilde

[1] *Voy. Sartorius.* Histoire de la hanse allemande, t. II p. 8.

de marchands étrangers; ceux-ci au contraire s'en acquittaient pour obtenir l'autorisation d'y faire des affaires, autorisation qui leur donnait part à tous les droits et priviléges de la guilde. De hanse vient *haenseln*, mettre à l'amende, peine à laquelle s'exposaient les marchands étrangers qui entraient dans une ville sans permission : cela se pratiquait par exemple, à Cologne. Cet usage (*haenseln*) était très-répandu et s'est longtemps conservé parmi les négociants en voyage [1].

Les règlements d'Edouard II et d'Edouard III avaient désigné certaines villes pour servir d'entrepôts aux marchandises à exporter, comme nous venons de le dire. Ces dispositions donnèrent naissance à l'association des marchands entrepositaires ou d'étape. Le but de l'association était d'acheter en divers lieux les marchandises et de les réunir sur un même point pour y acquitter les droits. Les étapes de l'Angleterre, où les marchands devaient séjourner avec leurs chargements pendant quarante jours, étaient, depuis 1353, New-Castle, York, Lincoln, Norwich, Westminster, Canterbury, Chichester, Klinchester, Exeter, Bristol, Caermarthen ; en Irlande, Dublin, Waterford, Cork, Drogheda : pour les Pays-Bas, d'abord Bruges, puis, sous Edouard II (1319), Anvers, sous Edouard III, Calais, seulement pour les laines depuis 1341, et depuis 1348 aussi pour l'étain, le plomb et la draperie. Les marchands n'étaient point soumis à la juridiction des magistrats ordinaires ; ils étaient placés sous l'autorité d'un maire (mayor) et de plusieurs *connétables* d'étape. Il est possible qu'au moyen âge le droit d'étape ait été utile aux échanges ; ce qu'il y a de sûr, c'est que dans la pensée des souverains qui l'ont créé, ce n'était qu'une ruse financière, une mesure fiscale par laquelle on voulait faire rendre à l'impôt tout ce qu'il pouvait rendre ; au total, le droit d'étape a entravé la liberté des relations. L'association entrepositaire

[1] *Voy. Sartorius*, Introd, par Lappenberg. — *Roth*, Hist. du commerce de Nuremberg.

jouissait de priviléges très-étendus et subsista longtemps. En 1458 elle paya encore la somme énorme de 68,000 livres sterling pour droits d'exportation. Nous trouvons en outre à Londres la société célèbre, connue d'abord sous le nom de confrérie de *Thomas a Becket*; plus tard, sous Henri VII, elle prit celui de *merchant adventurers*, les marchands aventuriers ou entreprenants. Cette réunion ne se composait que d'Anglais: pour en faire partie, il suffisait de payer une certaine somme d'argent en y entrant.

On voit que le monopole enserrait de toute part l'activité de l'Angleterre, tandis que dans les Pays-Bas l'industrie manufacturière et commerciale se mouvait à l'aise, sur un terrain libre et sans limite ; toutefois il faut rendre justice à Edouard III ; il avait compris les nécessités du moment, et il y avait pourvu par un statut, dont un paragraphe porte les dispositions suivantes :

« Tout individu, qu'il soit indigène ou étranger, pourra trafiquer librement en gros et en détail, en acquittant les impôts et les droits de douanes, nonobstant certaines franchises, concessions et coutumes exceptionnelles, l'expérience ayant démontré que les franchises et immunités portent préjudice au souverain aussi bien qu'à la nation. »

Le cercle des échanges s'élargissait, mais la marine restait stationnaire ; la piraterie, qui ne fut abolie que sous Henri VII, n'exerça qu'une faible influence sur les progrès de l'art nautique. L'industrie, de son côté, marchait lentement. Les laines formaient le principal article d'exportation ; en 1354, on en expédia pour 277,000 livres sterling ; la valeur des autres denrées exportées la même année ne s'élevait qu'à la faible somme de 16,400 livres sterling. Ce furent là les obscurs débuts des Phéniciens modernes ! Dans quelle humble et piètre attitude nous apparaît l'Angleterre à cette époque, surtout si on la compare à ces puissantes républiques italiennes ! Qui pouvait prévoir alors sa grandeur future ? Qui pouvait prévoir que ce peuple relégué vers le Nord et séparé de la

terre entière [1] devait un jour figurer au premier rang parmi les nations commerçantes? Tandis que le royaume se consumait dans les guerres continuelles avec la France, que les provinces se dépeuplaient et que les finances s'épuisaient, le germe des améliorations croissait et fructifiait; les villes profitèrent de l'affaiblissement de l'autorité royale pour s'affranchir; la liberté leur assurait une large part dans le développement de la civilisation. C'est ainsi que, dans la Grande-Bretagne, comme dans les autres pays de l'Europe, les cités furent le point de départ d'où le commerce prit l'essor. Par malheur, il était entravé dans sa marche par les rancunes jalouses et tracassières des corporations. Les marchands et fabricants anglais continuaient à poursuivre les étrangers de leur haine implacable; par contre, les étrangers s'appuyaient sur la protection des rois, pour qui leur industrie était une source abondante de revenus. Cette haine des étrangers, exaspérée par les avantages qu'on leur accordait, hâta le développement du commerce national. Le nord de l'Allemagne ne put établir en Angleterre qu'un trafic intermédiaire ; les Pays-Bas y importaient leur draperie fine. La compagnie des *marchands aventuriers*, protégée par Henri VII, prépara la ruine du commerce de la ligue anséatique. En 1474, elle avait obtenu de grands priviléges du roi Edouard IV. La situation des choses était alors bien différente : l'Espagne, l'Italie, le Portugal, les villes anséatiques avaient des flottes marchandes nombreuses toujours en course. La marine de la Grande-Bretagne en était encore à ses premiers tâtonnements, et n'osait s'aventurer vers les côtes lointaines ; son pavillon, qui devait dominer un jour sur les mers des deux mondes, n'avait pas encore dépassé les colonnes d'Hercule. Ce n'est guère qu'à partir du commencement du quinzième siècle que les Anglais visitèrent les ports de l'Espagne et du Portugal, et ce n'est que cinquante ans après qu'ils paru-

[1] *Et penitus toto divisos orbe Britannos.* (Virgile.)

rent dans la Méditerranée. Richard II avait ordonné à ses sujets de ne se servir, pour leurs exportations, que de bâtiments anglais; cette mesure fut tout aussi insuffisante pour hâter l'accroissement de la marine anglaise, que l'ordonnance d'Édouard IV au sujet des encoqueurs de saumons, de harengs, d'anguilles et de morues. Les règnes de Henri IV (1460-1483) et de Richard III 1483-1485), pendant lesquels le système prohibitif resta en vigueur, furent l'époque la plus désastreuse pour le commerce anglais. Ce fut sous le roi Édouard IV que le célèbre William Caxton, ambassadeur à la cour de Philippe, duc de Bourgogne, introduisit en Angleterre l'art typographique, récemment découvert par Guttemberg. Le commerce de l'Angleterre resta en proie aux ravages des pirates et des corsaires anglais jusqu'à l'avénement de Henri VII.

Dès l'année 1316, les Écossais commerçaient avec la Flandre. Les Génois visitaient l'Écosse, et ces relations résistèrent à toutes les prohibitions d'Édouard II.

LES PAYS-BAS.

On a lieu de supposer qu'il y avait un commencement d'industrie commerciale dans les Pays-Bas dès le temps des Romains ; déjà à cette époque il est question de *Wyk te Duurstede*, comme d'une localité de quelque importance. Au neuvième et au dixième siècle, c'est une place de commerce pour Cologne, le Danemark, et autres contrées du nord-est de l'Europe. Le fréquent séjour de Charlemagne dans les Pays-Bas dut nécessairement y avancer la civilisation ; il fit construire à Gand une flotte destinée à combattre les Normands. Vers la fin du neuvième siècle, Gand était déjà une ville considérable. Toutefois, les invasions désastreuses des Normands y paralysaient le génie mercantile des habitants. Ce fut Baudouin III, comte de Flandre, qui créa l'industrie néerlandaise ; il fit venir des tisserands allemands, et ouvrit

des débouchés en établissant de nombreux marchés. Ce ne fut qu'au douzième siècle que les manufactures de drap prirent de l'extension; on tirait la matière première de l'Angleterre, qui prenait, en retour, les produits de la fabrique néerlandaise. De cette façon s'établissaient entre les deux pays de fréquents échanges. Depuis que le comte Baudouin de Flandre était empereur d'Orient, les navires flamands visitaient Constantinople et les Échelles du Levant. Dès avant la fin du treizième siècle, les épices, les drogueries et les étoffes de soie furent transportées des foires de France dans les Pays-Bas, d'où ces denrées s'écoulaient dans diverses directions, vers le Nord et le Nord-Est. L'art nautique avait fait de rapides progrès chez les Flamands; nous en trouvons la preuve dans le *Code naval* de Damme; ses dispositions ont servi de base à l'ancien droit maritime des Français et des Anglais, dont il a été question ailleurs; elles sont encore en vigueur dans l'Allemagne septentrionale, le Jutland, le Danemark et la Suède [1]. En 1314, Robert, comte de Flandre, sollicita les bonnes grâces d'Edouard II en faveur des marchands flamands établis en Angleterre; de son côté, il s'engageait à prendre sous sa protection spéciale les dépôts de laines anglaises à Bruges, qui était alors le centre du mouvement commercial dans les Pays-Bas. Vers ces temps-là, les Écossais avaient aussi des liaisons suivies avec les villes de Flandre. Le roi d'Angleterre tenta vainement de troubler ces rapports; le comte Robert, auquel il avait écrit à ce sujet, lui répondit : « Nous ne saurions cacher à Votre Majesté que notre pays est en relation avec le monde entier, que chacun peut espérer d'y trouver accueil et sûreté. C'est un privilége que nous ne saurions abolir sans amener la ruine de nos provinces. » Ces principes de liberté que pratiquaient dès-lors les comtes de Flandre furent en effet le principal élément de la prospérité de leurs sujets.

[1] M. le professeur Warnkœnig a retrouvé le manuscrit de l'ancien Code maritime des Flamands à la bibliothèque de Bruges, en 1830.

Dès cette époque, les marchands italiens fréquentent les ports néerlandais; il est probable que les Génois s'y montrèrent les premiers. Le commerce était déjà en plein mouvement. Bruges avait l'étape de toutes les marchandises. Dès 1310, on y avait créé une compagnie d'assurance. Les négociants des villes allemandes n'étaient pas plus favorisés dans cette place que les autres nations; ils étaient soumis à la taxe; on ne les avait exemptés que du droit d'épave. Il résulte d'anciens documents que déjà, en 1243, les marchands de Lubeck et de Hambourg arrivaient par la Hollande en Flandre; les marchands de Dortmund y viennent en 1248, puis ceux de Brème et de Stade en 1252, ceux de Sœst, ainsi que les sujets des margraves Jean et Othon de Brandebourg. Cette même année, la compagnie des négociants allemands obtint des lettres de franchise en Flandre. La ville de Bruges, située dans l'intérieur des terres, n'ayant pas de port, avait pris des arrangements avec Sluys pour la cession du port de *Te Zwin.* Les Allemands s'en éloignèrent une première fois en 1280, et plus tard en 1309, pressurés qu'ils étaient par des tarifs exorbitants. Ils transportèrent leurs comptoirs à Aardenbourg; l'emplacement de cette ville leur offrait de grands avantages que ne pouvaient contrebalancer les franchises de tout genre qui leur étaient offertes par Dortrecht, Zyrikse, Deventer et d'autres villes. En 1307, le comte Robert de Flandre accorda à tous les négociants allemands de l'empire romain, de Brunswik, de Goslar, de Magdebourg, etc., la faculté de commercer dans ses États; ils fournissaient l'étape de cire, de cuivre, de blés et de pelleteries. Vers le même temps, on trouve déjà à Bruges des courtiers assermentés devant les échevins de la ville, et recevant salaire pour les affaires conclues par leur entremise. Ce fait témoigne de la grande extension qu'avaient prise les transactions du marché néerlandais. A partir de cette époque, les marchands de l'empire romain tenaient leur étape à Bruges; leurs priviléges furent confirmés par le

comte Robert, en 1338 et en 1349. Un fait qui peut nous donner une idée de l'importance des échanges, c'est qu'en 1347 la compagnie allemande formait trois sections ; la première comprenait Lubeck et les villes Vendes et Saxonnes; à la seconde appartenaient les villes de Westphalie et de Prusse; à la troisième, celles de Gothland, de la Livonie et de la Suède. Chaque section avait deux aldermanns qui étaient remplacés tous les ans par voie d'élection, et qui s'adjoignaient six hommes qu'ils choisissaient dans leur section. En 1351, nous trouvons à Bruges des négociants anglais et espagnols; ils y étaient beaucoup mieux traités que ceux de l'Allemagne. Bruges était devenu le grand marché du monde; les Allemands y étaient restreints, comme dans la Grande-Bretagne, au rôle d'agents intermédiaires faisant communiquer le Sud et l'Ouest avec le Nord. La ligue anséatique retira ses étapes de Bruges à différentes reprises; elle faisait d'ailleurs des affaires avec les Flandres, le Brabant, la Hollande, la Zélande, à Berg-Op-Zoom, Anvers, Malines, etc. Bruges n'en conserva pas moins son rang jusqu'en 1485. Dès lors, nous voyons la ville décheoir ; c'est Anvers qui devient le centre des grandes affaires, surtout depuis que les navires portugais y apportaient leurs chargements d'épiceries et d'autres denrées de l'Inde. En Hollande, Amsterdam commençait à compter parmi les places de commerce dans les premières années du treizième siècle. L'industrie, notamment la manufacture drapière, occupait exclusivement les Pays-Bas; la plupart des villes de la Hollande s'adonnaient exclusivement à la pêche. Au quatorzième et surtout au quinzième siècle, les navires hollandais visitaient régulièrement les côtes du Danemark, de la Norwége et de la Grande-Bretagne, pour y pêcher le hareng. Les villes disséminées autour de Bruges faisaient des draps, des toiles et du velours; à Gand, on comptait 40,000 tisseurs ; Courtray en avait 6,000 au quinzième siècle ; Ypres en avait 4,000 qui confectionnaient de la draperie fine ; en 1442, une pièce de drap d'Ypres fut

taxée à 4,000 maravédis [1]. La halle aux draps de cette ville était citée parmi les plus beaux édifices des Flandres. Oudenarde fabriquait des tapisseries qui faisaient concurrence à celles d'Arras. A Poperingen on fabriquait des velours et des draps, à Tournay de la serge. Vers le milieu du quatorzième siècle, Louvain occupait près de 4,000 tisseurs, Malines 3400. Les draps de Lières, Vervins et Bruxelles étaient également très-recherchés. Par ordonnance du roi Charles VI, les produits des manufactures de Bruxelles, Lières et Malines étaient affranchis de droits d'entrée aux foires de Provins. Harlem tissait des toiles d'excellente qualité, ainsi que des velours et des draps qui jouissaient d'une grande réputation. On évalue à 10,000 ou 12,000 le nombre des pièces de drap qu'elle fournissait annuellement à la circulation.

De tout ceci il résulte que les Pays-Bas attiraient les nations commerçantes par la supériorité de leurs productions ouvrées, par la liberté des transactions et les avantages de la position territoriale. L'Allemagne importait sur leurs marchés les produits du Nord et sans doute aussi les denrées anglaises; Venise y amenait les épiceries, les drogues, l'encens, les étoffes de soie; Gênes, Florence, Ancône et Bologne, des soieries, des draps d'or et d'argent, des camelots, des perles, de l'alun, des huiles, etc. Paris, Rouen, Tours et Lyon fournissaient leurs produits manufacturés; la Champagne envoyait ses vins, l'Espagne et le Portugal les fruits du Midi; ces échanges continuels de marchandises de toute sorte, qui se traitaient sur une grande échelle, faisaient affluer dans les Pays-Bas d'immenses richesses, sans compter les sommes

[1] Ici encore l'auteur copie avec peu d'exactitude. Voici le passage de M. Depping, que M. Hoffmann met à profit, sans citer l'auteur. « D'après les actes des cortès de Toro, en Espagne, de l'an 1386, l'aune de l'écarlate d'Ypres est taxée à 110 maravédis. Une ordonnance du roi de Castille, de l'an 1442, taxe les étoffes superfines d'Ypres à 3,000 maravédis la pièce, et le velours superfin de Malines à 4,000 maravédis. »

(*Note du Traducteur.*)

provenant du débit des articles qu'une industrie infatigable entassait sur les marchés. La marine des Pays-Bas était peu de chose en comparaison des forces navales des autres cités maritimes; en revanche, l'industrie, arrivée au plus haut degré de perfectionnement, y était devenue pour les populations, une source inépuisable de prospérité [1].

L'ALLEMAGNE ET EN PARTICULIER LES VILLES ANSÉATIQUES.

L'invasion des barbares avait changé la face de l'antique Germanie. Les peuplades indigènes avaient émigré ou avaient été chassées de leur demeure, et d'autres nations avaient pris leur place. Les Slaves avaient franchi les limites de l'Allemagne; leurs hordes innombrables parcouraient les rives de l'Elbe et de la Saale. Au milieu de ces tempêtes on voit la grande tribu des Francs se dresser et se roidir contre le torrent qui menaçait de les engloutir ou de les entraîner dans sa course. C'est aussi chez les Francs que les relations commerciales commencèrent à renaître. Les premiers indices nous conduisent au règne de Dagobert. En 623, un Franc du nom de Samon, à la tête d'une compagnie de négociants, entreprit

[1] Ouvrages à consulter : *Historische tyd en oordeelkundige aanterkening met algemeene aanmerkingen op de zelve, etc.*, dans les *Mémoires* sur les questions proposées par l'Académie impériale et royale des sciences et belles-lettres de Bruxelles, qui ont remporté le prix en 1777. Bruxelles 1778. — *Essai historique sur le commerce des pays baignés par l'Escaut,* notamment des Flandres et du Brabant, dans le *Manuel* des marchands pour l'année 1785. Leipzig, 1786 (en allemand). — *De Reiffenberg.* De l'État de la population, des fabriques et manufactures, et du commerce dans les Pays-Bas, pendant le XVe et le XVIe siècle. Bruxelles, 1822. — *Par le même : Relations anciennes de la Belgique et du Portugal,* dans les nouveaux Mémoires de l'Académie royale de Bruxelles, t. XIV, (1841). — *Sartorius,* t. I, p. 211. — *Gulich,* Hist. du Commerce, t. I, p. 355 et suiv. — *Marquis du Chastelet,* sur les principales expéditions des Belges, 1778. — *Depping,* Hist. du Commerce, etc., t. II, p. 320.

un voyage au pays des Wendes, dans le but d'y faire des affaires. On ne dit pas si d'autres associations de ce genre s'étaient formées antérieurement; Samon éprouva chez les Wendes de singulières vicissitudes de fortune : il avait réussi à s'emparer du pouvoir; plus tard, lui et ses compagnons furent massacrés par les indigènes et dépouillés de tous leurs trésors. Déjà, en 710, des marchands saxons, (c'est-à-dire originaires de la Basse-Saxe) fréquentaient la foire de Saint-Denis en France, où se rendaient aussi d'autres nations. Quand Charlemagne eut soumis l'Allemagne par la force des armes, et qu'il y eut consolidé sa puissance par une politique habile, il n'eut garde de négliger les intérêts du commerce que jusqu'alors on avait abandonné à lui-même. Les liaisons avec les Slaves, les Frisons et les Avares furent régularisées et placées sous la surveillance des autorités. Près des frontières, Charlemagne désigna certaines localités où les échanges avec les peuples devaient se faire en présence d'un inspecteur; les noms de ces localités nous ont été conservés : c'étaient Bardenwich, Schesla, Magadoburch, Erpisfurt, Halagastat, Forchheim, Briamberg, Regensbourg et Loriacum (Lorch). Les inspecteurs avaient pour mission spéciale de veiller à ce que l'on ne vendît ni armes ni cuirasses, ni autres *objets dangereux* [1]. Ces cités devinrent florissantes. Erfurt et Bardenwik surtout acquirent de l'opulence. Peu à peu toutefois ces splendeurs commencèrent à s'obscurcir : les

[1] *Voy. Fredegar. Scholast. ad a.* 623 e. 48, 68. *Gesta Dagoberti*, R. C. 27. — *Charta Childeberti* III apud *Mabillon*, *de Re diplom.* v, 482. — *Caroli M. Capitular.* a. 805, e. 5, apud Baluz. t. I, p. 101. — *Briamberg* n'est point la ville de *Bamberg*, c'est *Bremberg* dans le Haut-Palatinat, sur la Nabe, entre Schwandorf et Burg-Lengenfeld; il est question de Bremberg dans les documents de l'église collégiale de Saint-Emmeran à Regensburg, sous le nom de *Priemberc* et de *Prieperch*. *Voy.* Recueil des Docum. de St-Emmeran *liber probat.* p. 112. *Pez*, Thesaurus anecdot. t. I, § III, p. 52, 96, 104. *Fischer*, le commerce de Nuremberg. t. I, p. 4 et 5.

éléments de toute cette prospérité s'affaiblirent quand les villes italiennes imprimèrent une autre direction au commerce; quand la ligue anséatique au Nord, et Nuremberg au Midi se furent approprié les échanges de l'Allemagne, et lorsqu'enfin, sous l'influence des événements politiques, les ducs se furent emparés du pouvoir souverain, et que leur dignité fut devenue héréditaire. En 826, Louis le Débonnaire signa un traité avec Godefroy, roi de Danemark, et avec Halfdan, prince de Sleswizg, au sujet des rapports qui existaient entre les Saxons et les Danois. Au reste, il est difficile d'apprécier l'état du commerce dans un pays qui n'avait point d'industrie et où l'agriculture était peu avancée. Grégoire de Tours qui vivait au VIe siècle, en porte un jugement peu favorable; il accuse les marchands de frustrer le peuple des choses indispensables à la vie, de lui enlever le blé et le vin. Ce jugement ne peut se prendre à la lettre; ce n'est pas dans les spéculations mercantiles qu'il faut chercher la source du mal; la condition malheureuse des classes populaires était le résultat inévitable de l'organisation politique du pays; on n'avait d'ailleurs d'autres ressources que la culture du sol qui recevait peu d'encouragements et qui avait de la peine à satisfaire aux exigences fiscales. La position des Juifs ne nous est pas assez connue pour que l'on puisse en tirer des indications de quelque importance. Sous les rois Francs les Juifs étaient victimes du fanatisme populaire, de la haine du clergé qui ameutait contre eux les passions populaires. Toutefois l'ignorance et la barbarie qui régnaient encore parmi la plus grande partie de la nation, leur permettaient de trafiquer avec avantage et de s'enrichir aux dépens de leurs ennemis.

La position des marchands était toute exceptionnelle : ils étaient exclus du *staatsrecht* (droit public, droit d'état); ils étaient exempts du *heerbann* (m. à. m. ban de l'armée). Le service militaire leur était même interdit; mais s'ils ne jouissaient pas de tous les avantages des hommes libres (*Freie*) ils ne comptaient pas non plus parmi les serfs (*hœrige*). Les mar-

chands n'étaient point vassaux des ducs et des comtes; ils se trouvaient placés dans la dépendance immédiate du roi. Cette position qui datait de la domination romaine, leur fut conservée depuis Charlemagne dans la constitution de l'empire germanique [1]. Et en effet, il fallut qu'une protection toute spéciale leur vînt en aide dans ces temps d'anarchie, où l'on ne connaissait que le droit du *poing* (*Faustrecht*), où le vol à main armée infestait les routes. Aussi voyons-nous que, même dans les temps postérieurs, les princes déjà en pleine possession des droits souverains, sont obligés d'envoyer leurs baillis à la tête des cavaliers armés pour protéger la liberté des circulations. Cela se pratiquait encore en Saxe à la fin du xve siècle [2].

Sous Charlemagne, et surtout sous le règne de Louis-le-Débonnaire, les Juifs furent tranquilles et heureux, et leur moralité s'en ressentit [3]. Ils jouirent même de quelque influence auprès du grand empereur; c'est un Israélite que Charlemagne envoya en ambassade auprès du kalife Aroun-al-Raschild; il honorait également de sa confiance un autre individu de la même nation, qui faisait fréquemment le voyage de la Syrie et en rapportait les précieuses denrées du Levant. Chose singulière! Charlemagne, cet habile administrateur qui avait une foi si fervente et un sens si droit, Charlemagne permettait aux marchands israélites d'acheter et de vendre dans son empire. Sous Louis-le-Débonnaire [4], les Juifs joui-

[1] *Voy. De Langenn*: Le duc Albert-le-Courageux, p. 332.

[2] *V. Depping*. Les Juifs au moyen âge.

[3] Rien ne prouve mieux la possibilité de faire des Juifs de bons citoyens, par un régime raisonnable, que leur tranquillité sous l'empereur d'Occident. N'étant pas méprisés alors ils ne se rendirent pas non plus méprisables. Combien de crimes auraient été épargnés si tous les souverains avaient suivi la grande politique de Charlemagne! *Depping*, l. c.

(*Note du Traducteur.*)

[4] C'est Louis-le-Débonnaire qui accorda aux Juifs le privilége d'acheter à l'étranger des esclaves pour en faire le trafic à l'intérieur de l'empire. *Voyez Depping*, l. c. (*Note du traducteur.*)

rent d'un grand crédit. A partir de sa mort, les vexations, l'injure et le mépris les poursuivirent. Après le partage de Verdun (843), ils continuent à résider en Allemagne, sous la protection de l'empereur. Le droit de protection passa irrévocablement, avec les autres priviléges seigneuriaux, aux princes de l'Empire, les villes impériales exceptées. Cette protection, le souverain ne la donnait pas, il la vendait. Les protégés étaient soumis à une imposition particulière qu'on appelait la taxe ou l'impôt des Juifs, et qui faisait partie des revenus du prince. La Bulle d'Or confirma aux électeurs le droit d'accueillir les Juifs dans les pays qui leur appartenaient. L'ordonnance de Henri-le-Magnifique, margrave de Missnie (1265), concernant les Juifs, est un des plus anciens monuments de législation territoriale en Allemagne; on voit, par les dispositions pénales qui y sont consignées, que dans la Saxe, à cette époque, le commerce des épiceries se trouvait entre les mains des Juifs. De même que tous les trafiquants en général, ils avaient été placés sous la protection du *Treugen*, ou de la paix de Dieu, par le concile d'Alsace, en 1051. La paix de Dieu, en faveur des marchands, des foires, marchés et grandes routes, est également assurée par le droit *allemane;* dans le *Sachsenspiegel* (m. à m., Miroir des Saxons), il n'est question que des Juifs; quant aux marchands, ils étaient régis par le Code dit *Weichbild*. Une pareille mesure était imposée par les tendances de cette époque de troubles et de désordres, où en voyage, les marchands couraient risque de se voir attaqués et dépouillés. En Saxe, dès le temps d'Albert-le-Courageux, on convoquait les gens armés du bailliage pour maintenir la sûreté sur les routes avoisinant Leipzig et autres villes. Pour rendre cette surveillance plus facile et plus efficace, on avait assigné aux convois des marchands certaines routes dont ils ne pouvaient s'écarter sans encourir une pénalité sévère. Charlemagne avait conçu le projet de faire communiquer le Danube avec le Rhin par un canal entre l'Altmuhl et la Rednitz. Cette idée grandiose ne put être

exécutée, la science ne fournissant point encore les moyens de vaincre les difficultés du terrain. Sous la domination des rois d'Allemagne, il ne put être question de pareilles entreprises, leur puissance étant paralysée par la rivalité redoutable des ducs.

Dans les premiers temps, l'artisan, en Allemagne, était à peu près tout aussi méprisé que le serf. Ce n'est que peu à peu que les ouvriers s'élevèrent à une condition plus aisée et plus indépendante. Cet état d'abaissement ne les empêchait pas de se perfectionner et de se distinguer par leur habileté. Dès le dixième siècle, Arnould, père de Baudouin III, comte de Flandre, attira dans son pays un grand nombre de tisseurs allemands, qui, favorisés par d'heureuses circonstances, fondèrent les manufactures de drap devenues plus tard si fameuses en Allemagne; l'empereur Henri V améliora la condition des classes bourgeoises par une loi qui assurait aux habitants des villes, artisans, agriculteurs, voituriers, etc., jouissance pleine et entière des droits de bourgeoisie. Depuis lors, la classe des artisans fut en voie de prospérité, et se constitua en corps et métiers. L'empereur Lothaire II exempta les marchands de toile et de draperies, ainsi que les pelletiers, de la taxe de vente (mot à mot: de boutique) au marché. Dès l'année 1158, on trouve une corporation de tailleurs d'habits à Magdebourg. Les corps de métier se formèrent, dans le courant du douzième et du treizième siècle, à Trèves, Goslar, Wurzbourg, Brunswik, Zerbst, Frankenberg, Witstock, etc. Ces changements introduits dans l'existence matérielle des artisans, réagirent nécessairement sur l'industrie. Les orfèvres furent affranchis les premiers : ils étaient comptés d'abord parmi les monnayeurs, dont ils se séparèrent pour former une corporation particulière. L'art de façonner les métaux fut cultivé de bonne heure en Allemagne. Vers la fin du dixième siècle, Bernard, évêque de Hildesheim, sous l'empereur Othon III, consacra ses soins à former des fondeurs. En 1070, les membres de la Monnaie d'Augsbourg firent confectionner en mé-

tal les deux battants du portail de la cathédrale de cette ville, enrichis de reliefs représentant des scènes de la Bible.

Au milieu des déchirements intérieurs et des guerres avec l'Eglise qui affaiblissaient l'unité du royaume et paralysaient l'autorité royale, la prospérité des villes suivait un mouvement continuel d'ascension ; contre des prêts, des secours d'argent, des présents, elles obtenaient des souverains le droit d'établir des marchés (marktrecht) et d'autres priviléges. Autrefois, on avait octroyé le droit de battre monnaie aux couvents, qui, par suite d'un grand concours de peuple, étaient devenus le centre de transactions pour lesquelles il fallait de l'argent comme moyen d'échange ; c'est par les mêmes raisons que le même droit fut concédé aux cités. Ces franchises et priviléges affermissaient de plus en plus leur indépendance. Le commerce et l'industrie prenaient l'essor et marchaient libres d'entraves. Leur activité n'était plus refoulée violemment dans une sphère restreinte ; les marchands étendaient de plus en plus le cercle de leurs opérations et les portaient partout où ils espéraient trouver des débouchés avantageux. Les droits auxquels on les soumettait n'étaient ni exorbitants ni immuables. Toutefois le commerce avait encore à lutter contre des difficultés inhérentes à sa nature, ou dont il faut chercher l'explication dans la constitution sociale. On se résignait, on se soumettait à un état de choses qui, après tout, était supportable; on se tirait d'affaire comme on pouvait. C'est un fait incontestable que, sous le rapport du commerce et de l'industrie, l'Allemagne était singulièrement arriérée sur les Pays-Bas et sur les républiques italiennes ; cela n'empêche pas que les négociants allemands n'aient exercé une influence décisive sur la constitution sociale de leur pays, et qu'ils n'y aient même formé un élément politique. Ce qui leur donnait cette importance, ce fut le système des corporations, qui dirigeait les forces individuelles vers un but commun, et l'activité que le mouvement des affaires répandait dans les villes. Il y a dans le commerce un

principe de vitalité indestructible ; nous en trouvons la preuve dans l'histoire des Allemands au moyen âge, comme dans celle de tous les peuples marchands. Tant qu'on lui laissa le champ libre, tant qu'on lui permit de se mouvoir d'après ses propres lois et d'obéir à l'impulsion de sa nature, la prospérité matérielle du pays allait s'accroissant, et ses succès n'étaient dus qu'à l'activité infatigable des marchands. En aucun temps, les rois d'Allemagne n'ont su tirer parti de la liberté et de la puissance des villes. La plus considérable parmi les associations commerciales, la ligue anséatique, n'obtint jamais de l'empereur des franchises générales ; les encouragements qu'on daigna lui octroyer se bornèrent à une lettre de protection (schutzbrief) contre le droit d'épave, qui fut accordée par l'empereur Sigismond, et qui ne fut d'aucune utilité. L'on comprend, d'après cela, qu'il dut y avoir lutte entre les princes et les villes. Dans le Nord, elles tâchaient de se procurer les priviléges de villes impériales, ou à entrer dans la *hanse*. Ces deux partis étaient également préjudiciables aux droits et aux prétentions des souverains, qui cherchèrent à les empêcher. Cela eut lieu à Erfurt et à Quedlinbourg. Que si, par accident, les premiers prenaient quelque disposition qui fût de quelque utilité pour le commerce des villes, c'était uniquement dans des vues égoïstes, et leur protection n'avait d'autre but que d'augmenter leurs revenus. Il faut, d'ailleurs, prendre en considération la position toute exceptionnelle des contrées conquises sur les Slaves, telles que la Saxe actuelle, la Haute et la Basse-Luzace, les Marches. Quand les Allemands y établirent leur domination, ils commencèrent par créer des villes qui durent naturellement se trouver dans la dépendance des souverains. Le commerce s'y forma et s'y developpa dans des conditions toutes particulières, surtout en Saxe, où la ville de Leipzig fut fondée de bonne heure, et dotée de deux foires annuelles.

Après avoir esquissé en traits rapides l'ensemble du mouvement commercial de l'Allemagne, nous allons entrer dans

quelques détails. Voici d'abord les antiques et vénérables villes impériales, Regensbourg, Bâle, Strasbourg, Spire, Worms, Mayence et Cologne. Il a été question de Regensbourg, à propos de ses liaisons avec Venise et avec les riverains du Danube. Au milieu du treizième siècle, après une longue prospérité, Regensbourg perd peu à peu les éléments de son ancienne splendeur. C'est alors qu'Augsbourg, Nuremberg et Francfort commencèrent à faire leur apparition sur la scène du monde. Parmi les autres villes que nous avons citées, ce fut Cologne qui se créa tout d'abord une position brillante, grâce à ses rapports réguliers avec l'Angleterre. Les marchands de cette ville y avaient formé de bonne heure une *hanse* ; il est probable que, dès le milieu du douzième siècle, ils y possédaient une maison et un comptoir. Les Colonais sont les premiers, parmi les Allemands, qui aient obtenu des priviléges en Angleterre. Le *Stahlhoff* des négociants de la hanse allemande est d'origine postérieure. La foire de Pâques, qui se tenait de temps immémorial à Cologne, y attirait toujours un grand concours de commerçants. Un fait remarquable, c'est qu'il n'y a jamais eu franchise de douane entre Cologne et Nuremberg. Le système des poids et mesures en usage à Cologne était très-répandu : c'est une preuve de plus qui constate l'extension de ses échanges.

Vers le milieu du douzième siècle, Nuremberg, ville libre impériale, faisait le commerce extérieur, de même que Bamberg. La première de ces deux cités conclut un traité avec Worms (1112), avec Regensbourg et Spire (1219), et avec Mayence (1264) ; par cette convention, ces quatre villes se garantissaient mutuellement franchise de droit d'entrée. A mesure que les relations de Nuremberg s'étendaient, ces traités se multipliaient; l'active et industrieuse cité faisait des affaires avec la Bavière, la Hongrie, l'Autriche, la Moravie, la Pologne, l'Italie, etc. En 1256, elle accéda à la confédération des villes du Rhin. Le nombre des villes avec lesquelles

Nuremberg prit successivement des arrangements à l'effet d'amener la suppression réciproque des droits d'entrée s'élevait, en 1350, à soixante-dix ; dans le nombre ; nous distinguons Bruxelles, Anvers, Louvain, Mons, Mastrich, Liége, Verdun, Namur, Cambrai, Besançon, Schwyz, Berne, Saint-Gall, Soleure, Aix-la-Chapelle, Trèves, Coblentz, Francfort-sur-le-Mein, Wurzbourg, Passau, Lubeck, Nordlingue, Munich, Altdorf, Pilsen. Au quinzième siècle, des marchands de Nuremberg faisaient des affaires avec Lyon ; ils possédaient une factorerie et des magasins dans cette ville, et y fondèrent même une confrérie allemande. La ville de Nuremberg, vers le milieu du onzième siècle, obtint de l'empereur Henri III le droit de marché, de péage et de monnaie [1]. L'empereur Henri VII augmenta les franchises de la ville en 1313, qui reçurent une nouvelle extension sous les règnes suivants. En 1380, Nuremberg prit part à la ligue du *Landfrieden* (la paix du pays), ainsi que les autres villes de la haute Allemagne, au grand détriment de ses intérêts mercantiles. Plusieurs souverains étaient en guerre avec la ligue, et c'était de préférence sur les marchands des cités que retombait leur colère. Par contre, vers la même époque, de riches négociants émigrèrent de Wurzbourg, et vinrent apporter à Nuremberg leur industrie et leurs capitaux. Par ses relations avec Venise et Gênes, par son heureuse position du côté des Pays-Bas et des villes de la ligue anséatique, Nuremberg était devenu un point central pour la Haute et la Basse-Allemagne, et prenait part à tous les avantages du grand commerce. Cette cité était, avec Augsbourg, l'entrepôt des denrées d'Orient qui venaient de Venise. Les villes anséatiques tiraient de Nuremberg et d'Augsbourg de la ferrure, des ustensiles de ménage, de la quincaillerie, et leur donnaient en retour les produits de l'Angleterre et du Nord.

[1] *Voy. De Murr* : Documents des villes principales qui avaient franchise de droits avec Nuremberg. (1806) P. 1 et suiv.

Les communications avec le Nord avaient lieu par Erfurt; c'est par Nuremberg que les Hollandais envoyaient à l'Allemagne ses approvisionnements de harengs, de morue, de *Stockfisch* (morue sèche). Les prohibitions réitérées de l'empereur Sigismond ne purent empêcher les communications avec Venise. La bulle du pape (1426) qui interdisait toute relation avec les Hussites eut des conséquences plus fâcheuses. La découverte de la route maritime aux Indes Orientales fit perdre au commerce de Nuremberg une partie de son importance ; quant à son industrie, la source principale de ses richesses, elle ne s'en ressentit que fort peu. L'événement le plus funeste pour le commerce de l'Allemagne, ce fut le déclin des villes anséatiques [1].

Erfurt, ville très-ancienne qui faisait un trafic lucratif avec la Suède, avait atteint le plus haut degré de splendeur au commencement du quinzième siècle. Sans les monastères et maisons religieuses qui avaient accaparé une partie des ressources du pays, Erfurt aurait pu soutenir vigoureusement l'essor de ses affaires, qui se brisa contre ces obstacles. D'ailleurs, la ville était loin de comprendre ses véritables intérêts ; elle paraît avoir ignoré que l'industrie a besoin d'un mouvement d'expansion à l'extérieur, et négligeait de se créer des débouchés. Jusque vers le milieu du quinzième siècle, il y avait à Erfurt bon nombre de Juifs qui se livraient au commerce et à l'usure. En 1331, l'empereur Louis IV lui octroya le privilége d'une foire.

Bardewik, dont l'origine se perd dans les siècles les plus reculés, occupa longtemps le premier rang parmi les places de la Basse-Saxe ; elle commerçait par mer avec le Danemark, et avait des liaisons avec Regensbourg. Henri-le-Lion protégeait avec une sollicitude toute particulière les intérêts de Bardewik, au détriment de Lubeck, dont les mar-

[1] *Voy. J. F. Roth* : Hist. du Commerce de Nuremberg. Leipzig, 1800. T. I, p. 1 et suiv.

chés faisaient une concurrence désastreuse à la ville que le duc de Brunswik favorisait. Bardewik, où affluaient de grandes richesses, paya son protecteur d'ingratitude. Quand l'adversaire de Barberousse eut été mis au ban de l'empire, la cité qu'il avait si généreusement soutenue et encouragée, passa du côté de ses ennemis. Henri la livra au sac et au pillage ; il ne laissa subsister que la cathédrale, dont les vastes dimensions témoignent encore aujourd'hui de l'ancienne étendue de la ville. Après cette catastrophe, la plupart des négociants de Bardewik transportèrent leurs comptoirs à Lubeck, qui dès-lors prit la place de sa malheureuse rivale. La place de Lubeck est la première qui ait noué des relations avec les contrées septentrionales.

C'est sous l'empereur Othon Ier que les affaires de Magdebourg commencèrent à prendre une certaine importance. Ici encore nous trouvons une nombreuse colonie juive. *Halle* fit de très-bonne heure l'exportation des produits de ses salines : le temps de ses plus grandes prospérités appartient à un âge postérieur. Sous Othon Ier, Brême fut déclarée ville impériale ; elle a conservé sa liberté jusqu'à nos jours. Depuis que Henri II lui eut accordé deux foires annuelles, son commerce prit un accroissement rapide ; ses navires visitaient la Livonie ; elle avait des relations actives avec Wisby et avec Londres. Vers le milieu du neuvième siècle, Hambourg n'est encore qu'un château-fort, en butte aux attaques incessantes des Normands et des Slaves ; et en 1189, c'est déjà une place assez considérable pour que l'empereur Frédéric lui accorde la franchise d'impôts pour le transport de ses marchandises de l'embouchure de l'Elbe jusqu'à la ville. En 1256, Anvers lui concéda le droit d'étape et franchise commerciale en Brabant et en Lorraine. En 1239, Hambourg avait pris des arrangements avec la ville de Hadeln et avec les Frisons, pour la sûreté de la navigation. Dès-lors, le développement commercial de Hambourg reçut une impulsion qui ne fut plus interrompue ; l'activité de ses exportations réagit sur l'indus-

trie de l'Allemagne. Les articles que l'on fabriquait en plus grande quantité étaient la draperie et les toiles ; ces articles n'égalaient point, il s'en faut de beaucoup, les produits des manufactures italiennes. Les draps écarlates étaient les plus recherchés.

L'accroissement de la production industrielle dut influer sur les pays qui environnaient les cités manufacturières, en faisant monter le prix des objets de consommation ; mais ce ne fut pas le paysan qui y gagna ; tout le profit revenait à la noblesse féodale. Par malheur, les seigneurs et les chevaliers, jetés par l'ambition dans les intrigues des cours, ou entraînés par les sanglantes extravagances des guerres civiles, songeaient fort peu à l'amélioration de leurs propriétés ; les paysans, enchaînés à la glèbe, s'endormaient dans une stérile servitude. Sous l'influence de ces tristes conjonctures, l'industrie agricole se restreignait à la production grossière des choses les plus indispensables à la vie ; abandonnée à l'ignorance et à la routine, elle ne recevait aucun perfectionnement ; ses progrès présentent un désaccord frappant avec ceux de l'industrie commerciale et manufacturière. On peut poser en fait que si le commerce n'avait pas pris l'essor dans les villes, si les villes, favorisées par les événements politiques, n'étaient parvenues à s'affranchir et à se rendre redoutables, jamais une vie nationale n'aurait pu se constituer en face d'une aristocratie qui, dès-lors, laissait percer ses vues hostiles. C'est dans le commerce qu'il faut chercher le germe de nos réformes sociales ; il en sortit des tendances opposées, mais qui, dans la liberté de leurs mouvements, purent subsister ensemble. Un des phénomènes les plus frappants et les plus décisifs dans l'histoire du commerce, c'est la ligue anséatique ; la date de cette réunion des villes de la Basse-Allemagne ne peut être fixée avec certitude ; tout ce que nous savons, c'est qu'elle avait pour but la sécurité commune, et qu'elle se constitua sur le modèle des associations analogues ou *guildes* que les marchands allemands avaient formées à

l'étranger. En 1247, Brunswik se ligua avec Lubeck et Hambourg, l'année suivante avec Stade, en 1256 avec Brême. C'est ainsi que la *hanse* s'accrut successivement ; dès 1260, on convoqua une diète (*hansetag*) à Lubeck. A partir de cette époque, la ligue s'étendit et se ramifia de plus en plus ; bientôt elle prit une attitude formidable ; elle avait des armées et des flottes. La Haute-Allemagne en était exclue. Au quatorzième siècle, la hanse avait une organisation régulière ; à chaque ville on assignait ses charges ; les relations extérieures étaient discutées et réglées par les diètes ; les villes étaient divisées en cercles, selon les circonscriptions territoriales. La hanse comprenait les villes et les bourgs de la Saxe et de la Frise, de la Westphalie, de la Thuringe, de la Hollande, de la Zélande, du pays des Wendes, de la Prusse et de la Livonie ; les Allemands établis à Wisby en faisaient également partie, ainsi que Stockolm et Colmar, et en Pologne Cracovie. Ces villes constituaient un ensemble divisé en trois régions à peu près égales. A la division wende appartenaient Lubeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswalde, Stettin, Neu-Staargard, Colberg, Anclam, Demmin ; en outre, dans les Marches, Pritzwalk, Kyritz, Berlin, Cologne (*Coelln*) sur la Sprée, Havelderg, Werben, Seehausen, Stendal, Gardelegen, Soltwedel, Potzwalk, Brandebourg, Francfort-sur-Oder, Gobin, Tangermunde, Breslau, et plus tard Hambourg. Les villes saxonnes étaient : Goslar, Magdebourg, Brunswik, Hanovre, Gœttingen, Hameln, Halle, Hildesheim, Erfurt, Nordhausen, Halberstadt, Eimbeck. Dans la région prusso-westphalienne on comptait Cologne, qui exerçait une autorité prépondérante, Soest, Dortmund, Munster, Osnabruck, Lippe, Minden, Paderborn, Lemgo, Hervorden, Hœxter ; les villes néerlandaises Campen, Stavern, Groeningue, Harderwyk, Amsterdam, Briel, Ziriksée, Enkhuisen, Dortrecht, Utrecht, Zwoll, Hasselt, Deventer, Zutphen, Elbourg, Hindelop, Middelbourg, Arnemuiden, Wieringue ; en Prusse, Culm, Thorn, Dantzig,

Elbing, Kœnisberg, Braunsberg, et quelques localités voisines de moindre importance. La troisième région comprenait les Allemands de Wisby ou Gothland, ainsi que Riga, Reval, Dorpat, Pernau, etc., situées en Livonie. A la tête de la ligue était placée la ville de *Lubeck*, qui, dans le commencement, formait le comité de la hanse avec Wismar, Rostock et Stralsund, qui s'adjoignirent par la suite Hambourg et Brême [1]. Les ramifications de la ligue n'atteignaient point la Saxe actuelle. Erfurt établissait la communication entre les villes du nord et celles du midi de l'Allemagne.

Le but que la ligue anséatique se proposait d'atteindre, c'était la protection du commerce dans la plus grande extension possible; elle ne put jamais prendre rang parmi les puissances politiques; son existence était précaire, elle n'était que tolérée, et ne s'appuyait sur aucun droit ni en Allemagne ni à l'extérieur. Tant qu'on ne toucha pas aux priviléges qui la portaient, pour ainsi dire, elle se maintint; sa durée fut compromise aussitôt que les souverains étrangers modifièrent leur politique, et lui enlevèrent une partie des avantages et priviléges qu'elle possédait à l'extérieur, ce qui arriva à dater des premières années du quinzième siècle. Les conjonctures politiques lui étaient alors également défavorables en Allemagne. Dans ces temps de trouble et de périls les vices de son organisation apparurent au grand jour et hâtèrent sa décadence. Cela n'empêche pas que la ligue n'ait exécuté de grandes choses, qui donnent la mesure de ce que le commerce peut faire, même sous la pression de circonstances défavorables [2].

La Misnie, qui a été primitivement peuplée par les Slaves,

[1] Le texte porte : *Lubeck*.

[2] *Voy. Sartorius*, Hist. de la ligue anséatique, t. I. — Hist. de l'origine de la *Hanse allemande*, par le même, avec une introduction par *J. M. Lappenberg*. Hambourg 1830. — *Moeser*, Fantaisies patriotiques 3e édit., t. I. p, 273 et suiv. t. II, p. 135 et suiv.

se trouva dans des conditions toutes particulières à l'égard des pays allemands et des contrées slaves baignées par la mer. Les relations commerciales avec l'étranger eurent de la peine à s'y développer ; les progrès de l'industrie y furent tout aussi lents ; les draps et les toiles que fournissaient ses fabriques suffisaient à peine aux besoins de la consommation. Sous le margrave Othon, on commença à mettre en exploitation les mines d'argent des monts métalliques (Erz-Gebirge) ; en 1190, il accorda deux foires annuelles à Leipzig, celles de Pâques et celle de la Saint-Michel ; mais pendant des siècles, elles restèrent obscures et sans action générale sur les affaires. Le margrave Frédéric-le-Bon fonda le marché du jour de l'an en 1458. Ce n'est que sous le règne d'Ernest et d'Albert que, par privilége de l'empereur, ces divers marchés furent élevés au rang de foires impériales. Déjà, en 1475, nous y voyons arriver des marchands nurembergeois qui firent des opérations assez fructueuses. Les souverains de la Misnie avaient accordé des lettres de sûreté aux habitants de Nuremberg ; les négociants d'Eger obtinrent des sauf-conduits en 1482. La ville de Leipzig fit construire (1478) la halle aux draps connue sous le nom de *Gewandhaus*, dans le but d'activer les relations commerciales ; elles étaient alors fort restreintes. C'était sur le marché de Venise qu'on était obligé de se fournir de velours, soieries, brocarts d'or, et d'autres objets précieux. On allait en Flandre faire ses approvisionnements de toiles et de draperies. Cet état de choses dura encore quelque temps. Les échanges de Leipzig ne prirent de l'extension que plus tard, lorsque le commerce eut abandonné ses anciennes routes. Les progrès de Leipsig amenèrent la décadence d'Erfurt. L'industrie agricole était tout aussi arriérée que l'industrie commerciale. Les richesses métalliques que l'exploitation minière versa dans le pays, restèrent sans influence marquée sur sa prospérité[1].

[1] *Voy. de Langenn* : Le duc Albert le Vaillant. (1838) p. 353 et suiv.

LES PAYS BAIGNÉS PAR LA BALTIQUE.

Les monnaies et les objets de parure qu'on a retrouvés dans les pays que baigne la Baltique constatent les communications qu'ils entretenaient, jusque vers les premières années du onzième siècle, avec l'Asie, par la Russie (le lac Ladoga, Ostrogard ou Nowgorod). Ces rapports furent probablement interrompus par les changements politiques qui survinrent, vers cette époque, dans l'empire moscovite, ainsi que par la chute de la domination arabe en Asie. Les antiquités dont nous avons parlé ont été trouvées, pour la plupart, dans l'île de Gothland, dans l'île d'Oeland, en Suède, sur les rives et les îlots du lac Mælar, surtout dans la province d'Uppland ; puis dans le Mecklenbourg, sur les côtes de Prusse, dans les Marches, au sud, jusqu'à Francfort-sur-l'Oder ; dans les îles danoises Falster, Aggerson, Langeland, Mœn, surtout Bornholm, et sur les côtes du Sleswig. Adam de Brême parle de Sleswig ou *Heithebu*, comme d'une place très-animée, qui expédiait ses navires dans la *Slavie*, la Suède, Semland, et jusqu'en Russie. Rembert, le biographe de l'apôtre Anschar, cite également ce port, qui est aussi connu de quelques géographes arabes. D'après Adam de Brême, l'île de *Bornholm* avait le port le plus fréquenté de tout le Danemark ; c'était une station où s'arrêtaient les navires qui faisaient route pour la Russie. A *Halerik* se tenaient des foires célèbres, que visitaient les marchands du Nord. *Ripen* était l'étape principale pour les denrées et les bateaux qui, de la Baltique, se rendaient en Saxe, en Angleterre et dans la Frise. Il est question d'un roi danois nommé Sweno, qui avait fait une association mercantile

avec un marchand qui s'appelait Hroje, et dont les convois fréquentaient les ports de l'Angleterre et de la France.

Dans l'île de *Wollin*, nous trouvons la ville du même nom, qui s'appelle aussi *Julin*, Jumnes ou Jumsberg, dans les sagas islandaises. On croit que Julin correspond à la ville de Vineta. Nous y trouvons encore Dantzig et Elbing, cités dont l'importance commerciale remonte à des temps fort reculés.

Dans la Suède, on remarque *Birka*. C'est le port de *Sigtuna*, ancienne ville des Goths, sur l'îlot de *Biærkœ*, dans le lac Mælar; c'était une place active et riche. Là se rencontraient les peuples du nord et du sud, de l'est et de l'ouest. Bien longtemps avant les villes anséatiques, les Suédois, les Danois, les Slaves, les Saxons, les Estiens et les Russes fréquentaient la place de Bergen. Dans le *Miroir royal de Norwége*, il est question des Estiens [1], ainsi que des Islandais, comme de négociants habiles et entreprenants. Le commerce n'était point exclusivement exercé par les particuliers; les rois et le clergé y prenaient part également.

La Finlande ne resta pas en dehors de ce mouvement; toutefois, l'étape la plus animée du commerce asiatico-oriental avec le nord-ouest de l'Europe, ce fut, dans un enfoncement du lac Ladoga [2], la ville de ce nom, l'ancienne capitale de Holmgard, dans Gardarike, appelée plus tard Aldejaborg ou Starygorod, par opposition à Nowgorod. Le géographe arabe Mascudy, qui vivait au milieu du IXe siècle, dit que les habitants de Ladoga sont la plus considérable parmi les nations russes, et qu'ils commercent avec l'Espagne, avec

[1] Les Scandinaves comprenaient sous le nom d'*Estiens*, tous les peuples habitant à l'est de la Vistule. (*Note du Traducteur.*)

[2] Le texte allemand n'est pas correct; nous l'avons traduit tel que nous l'avons trouvé. Les observations suivantes suffiront pour rectifier ce passage. *Gardarike* chez les Scandinaves désigne la Russie; mot à mot gardarike veut dire empire de la cité. Or la cité, c'est précisement *Holmgard* ou *Austurgardr* dont le port était *Aldeiguburg*. *Voy. Maltebrun*. Hist. de la géographie, t. I, p. 479. (*Note du Traducteur.*)

Rome, Constantinople et la Chazarie [1]. De ce point, la route remontait le fleuve jusqu'à Ostrogard et Kiew, où elle se divisait en deux branches, conduisant, l'une à Constantinople, l'autre dans l'Asie orientale.

Outre une grande quantité de monnaies arabes, on a trouvé dans l'île de Gothland des médailles syriennes, grecques, anglo-saxonnes, romaines et allemandes. La ville de Wisby paraît avoir été de temps immémorial une étape des plus fréquentées : plus tard elle devint le centre du commerce avec les villes anséatiques.

En général nous n'avons que des renseignements très-incomplets sur le mouvement mercantile du Nord ; un fait indubitable qui est acquis à l'histoire, c'est qu'il était entretenu, jusqu'au commencement du XIe siècle, par les communications avec les Arabes, par la Russie ; on a lieu de présumer que ces relations n'ont jamais cessé entièrement. Les villes anséatiques ne firent qu'en suivre les traces, lorsque les villes italiennes ouvrirent une nouvelle route par Constantinople, et donnèrent une nouvelle direction au commerce. C'est sous ce point de vue qu'on a négligé jusqu'à présent, qu'il faut envisager les relations des villes anséatiques avec la Livonie, avec Nowogorod, avec la Suède, le Danemark et Schonen en particulier, avec la Norwége, l'Angleterre, l'Ecosse, les Pays-Bas et la France, faute de quoi la connexité de ces relations avec les faits commerciaux des siècles antérieurs nous échappe. Quand Sigtuna ou Sigtun, Sleswig, Julin eurent perdu leur ancienne importance, le commerce anséatique prit pied dans l'île de Gothland, d'où il s'étendit sur les côtes de la mer Baltique. C'est ainsi que, dès l'année 1157, des navires

[1] Les *Chazares*, qu'on appelait aussi Ongres ou Hongrois blancs, habitaient entre la mer Caspienne et la mer d'Azof ; ils étendirent leur domination jusqu'à la Theiss, en Hongrie. La Crimée était connue sous le nom de *Chazarie* jusqu'au XIIe siècle. *Maltebrun*. Histoire de la géographie. t. I.

(*Note du Traducteur.*)

de Brême, partis de Gothland, visitèrent les bouches de la Dana, qu'ils firent connaître aux Allemands [1].

Dans la Prusse habitaient les Slaves qui étaient d'habiles et actifs marins. Les chevaliers de l'ordre teutonique civilisèrent le pays après l'avoir conquis par la force des armes. Outre un grand nombre de villages, on vit s'élever quelques villes telles que Thorn, Culm, Marienwerder. Les articles exportés par les Slaves étaient les grains, le goudron, le bois de construction. Les postes doivent être citées en première ligne parmi les établissements que l'on doit aux chevaliers de cet ordre célèbre.

[1] *Voy. Fischer.* Hist. du commerce allemand, t. I, p. 220. — Les ouvrages déjà cités de MM. de Ledebur et de Minutoli. — *Sartorius.* Histoire, etc. t. I, p. 108 et suiv.

LIVRE SECOND.

HISTOIRE DU COMMERCE DEPUIS LE XVIe SIÈCLE JUSQU'À NOS JOURS.

CHAPITRE PREMIER.

Voyages de découvertes; géographie.

Les découvertes des navigateurs portugais et espagnols venaient de résoudre les grands problèmes de la géographie ancienne ; l'Océan avait cessé d'être un épouvantail. Du sein des ténèbres avait jailli la lumière. Guidés par ces nouvelles clartés, les peuples travaillaient sans relâche à étendre l'horizon des notions géographiques. Commerce, industrie, politique, sciences et religion, tout était en mouvement vers la fin du xve siècle, tout le domaine intellectuel fermentait et s'agitait. L'impulsion générale qu'avaient reçue les esprits amena les suites les plus fructueuses pour l'accroissement de nos connaissances. Nous n'avons à nous occuper ici que des efforts qui furent tentés pour ouvrir le monde aux exploitations du génie commercial ; par conséquent il suffira de donner un résumé rapide des principaux voyages de découvertes.

L'idée de naviguer par l'océan Atlantique dans l'Inde, fut le point de départ de toutes les entreprises ; mais les résultats prodigieux qui avaient couronné les premières explorations

dirigées vers l'Ouest, ne tardèrent pas à faire naître d'autres projets ; on mettait d'autant plus d'ardeur à les exécuter, que l'on se croyait en droit de prendre possession des terres que l'on découvrait.

Les traces de Colomb et de Cabot furent suivies par Alonzo de Ojeda ou Hojeda, Juan de la Casa et Amerigo Vespucci [1]. En 1499, à leur retour des côtes de Surinam, ces voyageurs virent les bouches du Rio Essequibo et de l'Orénoque. Vincent Yanez Pinzon, qui avait accompagné Colomb à son premier voyage, partit de Palos au commencement du mois de décembre, en 1499. Pinzon fut le premier qui passa la ligne dans la contrée américaine de l'océan Atlantique : le 20 janvier il découvrit l'embouchure de la rivière des Amazones et le cap Saint-Augustin dans le Fernambouc, province du Brésil. Diégo de Lopez, qui s'était embarqué dans le même port que Pinzon ne tarda pas à le suivre : il atteignit comme son prédécesseur le cap Saint-Augustin qu'il doubla. Il put alors se convaincre qu'à partir de ce point, la côte du Brésil se prolonge vers le Sud-Ouest. Dans la même année nous voyons le navigateur portugais Pedro Alvarez Cabral arriver dans ces parages. Le but de toutes ces tentatives était de chercher le Levant en naviguant vers l'Ouest : de 1505 à 1507, la cour de Madrid songeait sérieusement à trouver la route directe du pays des épices par l'océan Atlantique. Le Portugal qui était inquiet pour ses possessions dans l'Inde, mit tout en usage pour entraver l'exécution de ce dessein. Grâces aux intrigues de la cour de

[1] Améric Vespuce paraît avoir visité la Guyane avant Colomb ; il examina les côtes du Brésil, au nord, auxquelles il donna son nom. Les côtes méridionales furent appelées *Terre de la Sainte-Croix*, par Cabral. Brésil vient de *brazil*, bois couleur de feu. Cette dénomination effaça par la suite celle d'Améric et celle de Sainte-Croix dans les contrées. En revanche, les géographes étendirent le nom d'Amérique à tout le continent. C'est en ravissant au savant Florentin la gloire d'attacher sa mémoire à ses propres découvertes, dit Malte-Brun, qu'un hasard bizarre lui a procuré une célébrité bien plus étendue mais bien moins méritée. (*Note du Traducteur.*)

Lisbonne la grande expédition proposée en 1507 par Vincent Yanez Pinzon, Juan de la Casa et Juan Diaz de Solis fut d'abord différée. Toutefois la bonne cause triompha l'année suivante, et le 29 juin 1609, Pinzon et Solis se mirent en route après s'être embarqués à San-Lucar. Ils reconnurent la côte depuis le cap Saint-Augustin jusqu'au 40° de latitude méridionale, près du Rio Colorado, mais sans avoir aperçu l'embouchure du Rio de la Plata. La cour d'Espagne redoublait d'activité, à mesure que les Portugais étendaient leurs heureuses explorations dans l'Inde.

Pedro Alvarez Cabral était arrivé en 1500 à Quiloa, capitale d'un royaume arabe dans le Zanguebar. Tristan d'Acunha avait visité Madagascar [1] en 1502 : l'année suivante, Albuquerque avait découvert l'île de Zanzibar et lui avait imposé un tribut annuel. Les audacieux marins que le Portugal envoyait sans cesse dans ces parages, avaient poussé jusqu'à la côte d'Ajan, où ils trouvèrent Magadoxo, place très-fréquentée à cette époque. En quelques années, les Portugais, à force d'habileté, de courage et d'énergie, avaient réussi à établir l'édifice de leur domination dans l'Inde sur une base formidable. En 1506 ils abordèrent à l'île de Ceylan, où ils fondèrent Colombo [2]. Trois ans après, Lopez Sequeira descendit à Malacca [3], dont les navires hantaient l'Inde, la Chine et la côte d'Aden. C'était la place la plus considérable dans ces parages. Albuquerque s'en rendit maître en 1511; l'année précédente il s'était emparé de Goa, ville du Dekhan, qui fut plus tard le centre des

[1] Madagascar s'appelait alors l'île Saint-Laurent, d'après le nom du navigateur qui l'avait découverte. *Maltebrun*, l. c. t. I. p. 603.
(*Note du traducteur*.)

[2] La conquête de cette ville rendit les Portugais maîtres du commerce des épiceries et leur ouvrit tout l'Archipel indien, ainsi que la presqu'île au-delà du Gange. *Maltebrun*, l. c. (*Note du Traducteur*.)

[3] C'est-à-dire, ils bâtirent une forteresse à Colombo, où résidait alors le roi des Chingalais.

intérêts commerciaux du Portugal dans l'Inde. En 1511, les Portugais trouvèrent les îles Moluques [1] : en 1512, Simon d'Andrade fut jeté par un coup de vent sur les côtes des Maldives : en 1513, on découvrit Bornéo ; dès lors il s'établit un trafic actif avec Java. En 1514, Juan de Sylveira aborda au Bengale, et en 1516, Ferdinand Perez [2] parvint même en Chine, sans pouvoir y créer des relations directes.

Ces magnifiques conquêtes étaient vivement disputées par les Arabes qui avaient régné jusque là sans concurrence aucune dans la mer des Indes et qui voyaient leur prospérité compromise. Les Moslims succombèrent dans la lutte. Les Portugais prirent successivement l'île de Socotora et l'île d'Ormus, où la ville du même nom était alors florissante. Lorsqu'Aden, ville célèbre par ses richesses, fut tombée au pouvoir du terrible Albuquerque, toute la mer Rouge se trouva dans la possession des Portugais, qui étaient dès lors les maîtres absolus du commerce des Indes avec l'Europe. Dans leurs courses audacieuses ils finirent par arriver jusqu'à l'île de Niphon et jusqu'au Japon. Vers 1540 ils étaient les arbitres tout puissants des échanges avec l'Inde [3].

Les succès prodigieux que le Portugal obtenait en Asie, irritant de plus en plus la jalousie des Espagnols, ils reprirent avec une nouvelle ardeur leurs recherches dans le continent découvert par Colomb. Ce fut surtout à Vasco Nunze de Balboa qu'on doit l'avançement des connaissances géographiques dans cette direction. Le 25 septembre 1513,

[1] Banda et Amboine, les deux grandes Moluques furent découvertes par Antoine Abreu, en 1511. Amboine fournissait tous les ans deux mille quinaux de girofle ; à Banda croissait le muscadier. *Maltebrun.*

(*Note du traducteur.*)

[2] Perez descendit à l'île de *Taman*, située à trois milles de Canton. *Maltebrun.* (*Note du traducteur.*)

[3] *Depping*, Histoire du Commerce, t. I, p. 27, t. II, p. 264 et suiv.

en traversant l'isthme de Darien, du sommet de la Sierra de Quarequa il vit la mer du Sud pour la première fois. Alonzo Martin de San Benito ayant trouvé, quelques jours après, le chemin du golfe San Miguel, et ayant navigué le premier parmi les Européens, dans la mer Pacifique, Balboa, l'épée à la main, s'avança dans l'eau jusqu'à la ceinture et prit possession de l'Océan nouvellement découvert, au nom du roi d'Espagne. Pendant quatre ans Balboa poursuivit le cours triomphant de ses découvertes et conquêtes, puis il périt victime d'une vengeance particulière. L'illustre amiral, dans les intentions les plus pures, avait supplié le roi Ferdinand de ne plus envoyer au pays de Darien des hommes gradués, à l'exception de docteurs en médecine: il se plaignait surtout des avocats, qui *étaient tous*, disait-il, *des diables incarnés et menaient une vie diabolique*. Ces paroles courageuses blessèrent d'autant plus profondément qu'elles étaient vraies; la vengeance ne se fit pas attendre. Pédro Arcas de Avila, plus connu sous le nom de Pedrarias Davila, et le licencié en droit, Espinosa, firent décapiter Balboa en 1517. Juan Diaz de Solis fut envoyé pour continuer les explorations dans la mer du Sud. Le 8 octobre 1515 il sortit du port de Lepe, toucha au cap Saint-Roch sous 5° 28' 17" de latitude méridionale poursuivit sa route vers le Sud et trouva un fleuve qu'il appela Rio de Solis [1]. Solis y jeta l'ancre et fut assassiné par les indigènes avec huit de ses compagnons, au mois d'août 1516. C'est alors que Ferdinand Magellan — son vrai nom est Magelhaens — communiqua à la cour de Madrid ses idées au sujet d'un passage au Sud-Ouest. Portugais de naissance, il avait été employé dans la marine de son pays, lors des voyages de découvertes dans l'Inde ; exaspéré par l'ingratitude dont on avait payé ses travaux, Magellan entra au service de Charles Ier, roi d'Espagne, et lui offrit de chercher le chemin des îles Moluques, que les Portugais avaient dé—

[1] Aujourd'hui, Rio de la Plata. (*Note du traducteur.*)

couvertes quelques années auparavant. Les Portugais qui redoutaient l'exécution de ce hardi projet, essayèrent de rendre suspecte la véracité de Magellan : leurs intrigues échouèrent et il mit à la voile le 10 août 1519 [1]. Le 21 octobre de l'année suivante l'expédition entra dans le détroit des onze mille Vierges, ainsi qu'il fut appelé d'abord : plus tard, ce nom fit place à celui de Magellan. Dans l'immense canal que tout le monde s'obstinait à prendre pour un golfe, l'amiral, qui seul comprenait l'importance de sa découverte, eut à lutter contre toutes sortes d'obstacles et de contrariétés. L'équipage se révolta ; plusieurs bâtiments se séparèrent de l'expédition. Magellan poursuivit courageusement l'entreprise et sortit triomphant de cette terrible épreuve ; le 28 novembre il atteignit l'issue du canal : la mer se déployait devant lui calme et douce dans sa placidité souriante, c'est pourquoi il la salua du nom de mer Pacifique. Pendant une navigation de trois mois et vingt jours, on découvrit deux îles désertes. Le 6 mars 1521 apparurent les îles des Larrons, Jucaguana, Acaca, Salana, puis, quelques jours après, les Philippines : le 30 mars l'expédition jeta l'ancre à Magindanao ; puis on visita encore quelques groupes d'îles. Sans avoir complètement atteint le but de sa glorieuse entreprise, Magellan périt le 26 avril dans la guerre que le roi de Zébou, son allié, soutenait contre le roi de Matan. Pigafetto prit alors le commandement en chef : au mois de juin on arriva à Bornéo ; le 8 novembre on reconnut les Moluques. Le 11 février 1522, on reprit la mer à Timor ; l'expédition doubla le cap et rentra le 7 décembre au port de Saint-Lucas : pour les gens de l'équipage c'était le 6.

Ainsi venait de s'accomplir le plus grand événement géographique après la navigation autour du cap de Bonne-Espérance et la découverte du nouveau continent : on avait fait le

[1] D'après J. Huot, Magellan partit le 15 septembre 1519.
(Note du traducteur.)

tour du monde [1]. La rotondité de la terre était désormais un fait acquis à la science ; on savait que l'Océan baignait les continents de tous côtés. C'est l'aurore d'une ère nouvelle. La géographie brisa ses entraves, vers le même temps où de grands réformateurs venaient d'affranchir l'intelligence humaine. La coïncidence de ces deux grands événements n'est point indifférente dans la vie de l'humanité.

L'Espagne et le Portugal ne pouvaient suivre la même politique à l'égard des nations dont l'existence venait de se révéler : la différence dans les principes qui réglaient la conduite des deux puissances se fondait sur la nature des pays nouvellement découverts. Les Portugais et les Espagnols étendirent leurs possessions par la conquête, mais dans les moyens comme dans le but, il n'y avait aucune analogie. Les Indes Orientales, où les Portugais avaient établi leur domination, étaient de temps immémorial l'entrepôt de denrées précieuses universellement connues et recherchées ; le grand point pour eux c'était de s'emparer du commerce avec l'Europe. Un tel résultat ne pouvait entrer dans les calculs de la politique des Espagnols : à leur ambition s'ouvrait un monde tout nouveau, dont les produits étaient inconnus, qui était sans aucune liaison avec le monde ancien. Aussi restèrent-ils longtemps sans trouver de rivaux dans leurs courses occidentales, et si les Portugais tentèrent de leur créer des entraves, ce fut uniquement parce qu'ils craignaient pour leurs possessions dans les Indes Orientales. En Amérique, les intérêts commerciaux étaient donc nuls pour le moment ; toute l'attention des conquérants dut se fixer sur les richesses métalliques du sol ; la vue de trésors fabuleux les enflamma d'une

[1] Le voyage avait duré onze cent vingt-quatre jours. — François Drake, cinquante ans après, fit le tour du monde en mille cinquante et un jours. Dans le dix-huitième siècle, il n'a fallu à un corsaire écossais que deux cent quarante jours pour parcourir la circonférence du globe. *Maltebrun.*

(*Note du traducteur.*)

soif inextinguible d'or et d'argent. Toutefois les Indes Orientales ne cessaient de préoccuper les esprits. Après la conquête du Méxique (1519 — 1522), Fernand Cortez dirigeait de nouveau ses vues vers le pays des épices. Les Anglais, à leur tour essaient de s'y frayer une route par le Nord et le Nord-Est. L'essor que prenait l'esprit de découverte, amena la connaissance d'une multitude de contrées et d'îles nouvelles qui apparaissent coup sur coup aux regards de l'Europe étonnée. Vingt ans environ après la conquête du Mexique, Pizarre fonde dans le Pérou la domination espagnole. Parmi les Anglais nous voyons, en 1553, Willougby à Nowaja Semlja (Nouvelle Zemble) et Chancellor dans la mer Blanche : en 1556, Steven Borough dans le détroit de Vaigatz. Avec deux navires que lui avait procurés lord Dudley, sir Martin Forbisher découvrit les côtes du Groënland [1], et le détroit auquel il donna son nom. Sur ses traces nous voyons venir Humphrey Gilbert en 1585 : au retour il périt près des Açores. Puis c'est John Davis qui visite les mers inhospitalières du Nord : il y fit trois voyages — en 1585, 1586, 1587, sans atteindre le but de ses expéditions qui était de trouver un passage au Nord pour arriver dans l'Inde. On connaît le détroit de Davis, ainsi appelé d'après ce navigateur célèbre.

Par la suite, Davis accompagna Thomas Candish dans son second voyage au détroit de Magellan ; puis il fit cinq voyages aux Indes Orientales pour le compte du gouvernement hollandais. Sir Francis Drake mit à la voile le 17 décembre 1577, et revint en Europe après une absence de deux ans et dix mois. Il fit le tour de la Terre-de-Feu et vit les côtes Nord-Ouest de l'Amérique, auxquelles il donna le nom de Nouvelle-Albion. En 1584, sir Walter Raleigh, auquel on avait transféré les privilèges royaux de Humphrey, partit pour son expédition en Amérique ; elle eut pour ré-

[1] Ou, pour parler plus exactement, avec Maltebrun, Forbisher retrouve les parties méridionales du Groënland. (*Note du traducteur.*)

sultat la découverte de la Virginie, où il trouva la pomme de terre, qui est devenue depuis, avec les céréales, le principal élément de l'alimentation de l'Europe. A plusieurs reprises Raleigh envoya des colons dans l'île de Wokoke, sous les ordres de sir Richard Greenville ; l'établissement ne put se soutenir. A cette époque, les systèmes de colonisation étaient encore très-imparfaits. Sir Walter Raleigh échoua également dans l'expédition qu'il entreprit pour arriver à la découverte de l'Eldorado, ce pays fabuleux qui préoccupait alors les esprits. C'est en 1586 que Thomas Candish commença son grand voyage autour du monde [1].

Les événements politiques qui s'accomplirent en Espagne, amenèrent des changements dans l'activité maritime des peuples. Après les Portugais et les Espagnols, les Anglais, à leur tour, étaient entrés dans la carrière. Ils poursuivaient l'exécution des mêmes projets dans une autre direction, et avec des idées toutes différentes. Leurs explorations embrassaient de préférence les mers septentrionales. Leurs établissements dans les pays conquis se basaient sur des vues et sur des procédés tout pacifiques. Ces premières tentatives, qui échouèrent, servent au moins à caractériser l'entreprise ; si elle ne fit point trouver le passage au Nord-Est, elle eut au moins de brillants résultats géographiques.

Toutes ces expéditions, qui se succédaient sans interruption, mirent enfin en mouvement l'intelligence un peu paresseuse des Hollandais. Ce qui les stimulait surtout, c'était la perspective du commerce avec les Indes Orientales. C'est vers ce pays féerique, dont les richesses fascinaient toutes les imaginations, qu'ils tournaient toute leur attention. Jacob Balk, trésorier, et Christophe Roeltius, conseiller des Etats de Zélande, conçurent le projet de chercher la route de

[1] *Histoire générale des Voyages et Découvertes*, traduit de l'anglais par H. Elsner, t. I, prem. partie, p. 45 et suiv. — Alexandre de Humboldt ; *Examen critique*, etc., t. I, p. 253.

l'Inde par le Nord-Est ; ils s'adjoignirent plusieurs marchands de la Zélande ou d'Amsterdam, Balthazar Moucheron, Jan Janzen, Charles et Dirk Van Os. On équipa trois bâtiments, qui furent placés sous le commandement de l'amiral Cornélius Corneliszoon Nay, et du pilote Wilhelm Barentz Van der Schelling, à bord du navire d'Amsterdam. L'escadre mit à la voile le 5 juin 1594. Au Cap Nord on trouva la température aussi élevée qu'en Hollande pendant la canicule. L'amiral déboucha par le détroit de Vaigatz, dans la mer Glaciale, mais il ne poursuivit point sa route. Barentz, qui s'était séparé de lui, arriva par la mer Blanche à Nowaja Semlja, où il fut arrêté par la glace. Il rebroussa chemin avec un chargement de dents de chevaux marins, et rejoignit l'amiral. L'expédition jeta l'ancre à Enkhuize, en Hollande, le 26 septembre. Ce premier échec ne découragea point les États-généraux. Ils équipèrent une autre flotte de sept navires : deux étaient fournis par la ville d'Amsterdam, deux par la province de Zélande, deux par la ville d'Enkhuize, le septième par la ville de Rotterdam. Wilhelm Barentz et Jacob Van Hemskerk commandaient l'expédition, qui prit la haute mer le 2 juin 1595. On trouva le détroit de Vaigatz fermé par la glace. Il fut impossible de pénétrer plus avant, et il fallut se décider à retourner en Hollande, où les sept navires arrivèrent le 18 novembre de la même année. Dès-lors les États-généraux renoncèrent à ce projet. Toutefois, pour encourager les tentatives particulières, on offrit un prix de 45,000 florins à celui qui réussirait à trouver le passage inutilement cherché jusqu'alors. Amsterdam expédia, le 18 mai 1596, deux bâtiments sous les ordres de Jacob Heemskerk et de Wilhelm Barentz. Ils ne purent s'avancer que jusqu'à Spitzberg, où les bâtiments furent pris par les glaçons. On mit à profit le séjour dans ces parages, pour étudier la nature des régions arctiques, à aller à la chasse aux ours et aux renards blancs. Par suite de l'excessive réfrangibilité de l'air, phénomène qui était alors

complètement inconnu, on aperçut le soleil quinze jours avant l'époque où il devait apparaître à l'horizon. L'entreprise échoua, une grande partie de l'équipage avait péri. Le courageux Barentz, lui aussi, avait succombé. On revint à Amsterdam le 1er novembre de l'année 1597.

Le peu de succès de toutes ces entreprises fit abandonner le projet d'effectuer le passage au Nord-Est [1]. Toutefois, les Hollandais ne renoncèrent point à l'espoir d'arriver aux Indes en suivant une autre direction. Jan Huegen Van Linschoten, au service de la cour de Lisbonne, avait visité les possessions portugaises dans l'Océan Indien, en 1583, et avait publié une relation de son voyage. Cornelis Houtman profita de son séjour en Portugal pour recueillir tous les renseignements qu'il put se procurer sur la route méridionale. A l'aide de ces notions, il conçut un projet d'exploration au profit de son pays. Ce projet fut approuvé par plusieurs marchands d'Amsterdam qui constituèrent la compagnie *Van Verne* (c'est-à-dire compagnie du lointain, des pays étrangers). Le 2 avril 1595, elle expédia quatre navires sous les ordres de Jan Janz Molenaar et de Cornélis Houtman.

Le 1er mars de l'année 1598, partit une grande flottille conduite par Jacob Corneliszon Van Stek, qui fut suivie de trois autres convois dans le cours de la même année. C'est ainsi que, grâce aux efforts réunis de quelques marchands d'Amsterdam, le pavillon des états-généraux parut à son tour dans l'océan Indien.

La Grande-Bretagne s'en émut et se sentit enflammée d'une émulation inquiète; à cette époque les Indes Orientales étaient encore l'unique point de mire de toutes les am-

[1] On a cherché dans la politique des Russes et dans la jalousie de la Compagnie hollandaise des Indes, les raisons qui ont empêché la découverte d'une route navigable au nord de l'Asie. Mais, depuis les dernières tentatives faites de nos jours par les Anglais, il est à peu près certain que, dans aucune saison, le pôle n'ouvre sa barrière de glace. (*Maltebrun, l. c.*)

(*Note du traducteur.*)

bitions commerciales. En 1600, la compagnie des Indes Orientales est fondée à Londres. Bientôt les Danois s'élancent dans la carrière des explorations maritimes. En 1605, le roi de Danemark fit équiper trois navires ; le but de l'expédition était d'examiner les côtes du Groënland. L'amiral Lindenau avait le commandement en chef ; le vaisseau du vice-amiral était également placé sous les ordres d'un Danois. La plupart des officiers subalternes, ainsi que le premier pilote, James Hall, étaient Anglais. Hall pénétra fort avant dans le Nord ; il trouva de bons mouillages, des baies, des embouchures de rivières, et rencontra une énorme quantité de bois flottants ; l'équipage força le pilote anglais à rebrousser chemin. L'année suivante, quatre bâtiments, sous les ordres de James Hall, sortirent du port d'Elseneur (Helsingoer) pour aller reprendre les recherches dans le Groënland. On en ramena cinq Esquimaux, mais du reste il ne résulta rien de ce voyage pour les progrès de la géographie. Un second voyage, entrepris l'année suivante, n'eut pas un meilleur succès. En 1606, John Knight, qui avait accompagné James Hall à son premier voyage, fut envoyé par une société de marchands qui faisaient des affaires avec la Russie, à la recherche de la route des Indes par le Nord-Ouest ; mais arrivé avec sa frêle barque sur les côtes de Labrador, il ne put continuer sa route et trouva là mort dans les flots. Hall passa au service des négociants de Londres. Dans un quatrième voyage qu'il fit au Groënland, il fut tué par un indigène, d'un coup de flèche. Sir Henry Hudson entreprit une course vers le Nord, aux dépens de quelques négociants hollandais ; l'équipage se révolta ; Hudson fut garrotté et laissé au milieu des glaces, où il périt avec son fils. Le résultat des recherches de ce voyageur fut la découverte du détroit et de la baie qui portent son nom, et des îles qui y sont situées. Ces découvertes, surtout celle de la grande baie, décidèrent les Anglais à faire les frais de nouvelles entreprises dans les mers arctiques. Les marchands de Londres firent partir, en 1612, deux na-

vires, sous les ordres du capitaine Button, auquel furent adjoints Pricket et Bylot, deux anciens compagnons d'Hudson. Dans l'enfoncement occidental de la baie d'Hudson, on trouva le continent américain avec la rivière de Nelson et les îles Mausfeld. En 1615, Robert Bylot et William Baffin en étaient à leur quatrième tentative, toujours pour le compte des mêmes patrons, et toujours sans grand profit pour l'avancement de la science; ce qui n'empêcha pas la société des négociants d'équiper, dans le courant de la même année, une cinquième expédition. Elle partit le 16 mars de l'année suivante. Cette fois-ci, Baffin trouva le vaste bras de mer, auquel son nom est resté; le 6 août, on était de retour à Plymouth. L'expédition danoise, sous Jean Munk (1619), étant restée également sans résultat, on perdit dès lors tout espoir de se frayer un passage au Nord Est [1].

C'est ainsi que pendant nombre d'années on essaya avec une obstination courageuse d'ouvrir une route nouvelle à la navigation dans les mers septentrionales. On voulait à toute force arriver à ce grand marché de l'Inde, où les cités italiennes faisaient travailler leurs capitaux avec un succès dont la renommée exagérait sans doute l'importance. Les efforts des hardis explorateurs se brisèrent contre les glaces, barrières infranchissables dont un hiver éternel a hérissé les avenues de l'Océan arctique. Toutefois, ces tentatives multipliées agrandirent le domaine du commerce. De temps immémorial, on fréquentait ces parages pour s'y livrer à la pêche du hareng [2]; à l'époque dont nous parlons, on y dé-

[1] Voyez la note ci-dessus. (Note du traducteur.)

[2] Jusqu'au treizième siècle, le passage des harengs suivait les côtes de Poméranie. L'île de Rugen était alors le rendez-vous des pêcheurs. En 1144, une charette chargée de harengs se vendait un denier (pfennig). Plus tard, le passage ayant changé sa direction, la pêche passa aux mains des Suédois et des Norwégiens; ils en tirèrent de grands profits jusqu'en 1560. Sur les côtes d'Angleterre et d'Ecosse, on pêchait également le hareng dès les temps les plus anciens. Suivant des documents de 1195, la petite ville de Suffolk

couvrit de nouveaux articles d'échange. En 1603, Steven Bennet s'était avancé, à bord d'une frêle embarcation, jusqu'à Colaj, sur la côte septentrionale de la Laponie, pour s'y défaire de sa cargaison et pousser plus loin vers le Nord. Cette première course fut infructueuse; mais l'année suivante il fit, dans l'île de Cherry, un chargement considérable de dents et d'huile de veaux marins; en même temps, il découvrit une mine de plomb. En 1606, Bennet ramena de Cherry trois barques chargées de dents et vingt-deux tonneaux d'huile. En 1608, il tua près d'un millier de lions marins. L'année suivante, la société de Moscou prit possession de l'île de Cherry; en 1610, elle envoya un bâtiment, commandé par Jonas Poole, vers le pôle arctique. En 1611, Poole fit un second voyage avec des marins basques pour faire la pêche aux harengs. Cette industrie prenait un accroissement rapide; dès l'année 1613, elle occupait vingt bateaux français, hollandais et basques, et six bateaux anglais. Dans ces courses répétées, on se familiarisait de plus en plus avec la nature toute exceptionnelle des régions arctiques; on fut à même de faire une foule d'observations qui profitaient à la science. Parmi les phénomènes les plus remarquables qu'on eut lieu d'observer, nous ne citerons que les variations de la boussole.

Les régions du Nord ne fixaient point exclusivement l'attention des voyageurs; bientôt des explorateurs se dirigent vers les terres antarctiques, où l'on pouvait espérer des résultats plus heureux. L'activité des Hollandais ne se ralentit pas; lorsqu'ils eurent atteint les Indes Orientales, dans diverses cités de la Hollande, il se forma des compagnies de marchands qui équipaient des expéditions, ainsi qu'il a été déjà dit.

L'entreprise qui favorisa le plus l'avancement de la

était tenue de fournir 20,000 harengs à titre d'imposition. L'art de saler le poisson était connu avant Wilhelm Benkelson, mort en 1394.

géoagraphie fut conduite par Olivier Van Noort. Elle mit à la voile de Utrecht, en 1598, se rendit, par le détroit de Magellan, aux Grandes Indes, et revint, en 1601, par le cap de Bonne-Espérance, à Rotterdam. C'est à Pedro de Quiros, Portugais, que l'on doit les découvertes les plus importantes dans les régions antarctiques. Le 21 décembre 1605, Quiros partit de Callao; dans ses courses méridionales, il reconnut plusieurs îles, entre autres Otaïti, qu'il appelle *Sagittaria*[1], quelques Hébrides et l'île de *Terra australia del Espiritu Santo* (terre australe du Saint-Esprit). Son lieutenant, Luis Vas de Torres, vit la Nouvelle Hollande et le cap oriental de la Nouvelle Guinée, et poussa jusqu'aux Moluques. Les Hollandais, qui disputaient aux Portugais le commerce de l'Inde, cherchèrent la route des Moluques par le détroit de Magellan : l'entreprise fut couronnée d'un plein succès. L'expédition, commandée par Spielbergen, se composait de six navires, qui débouchèrent dans l'océan Pacifique au mois de mai 1611; au mois de juillet de la même année, ils étaient de retour en Hollande. Jacob le Maire, négociant d'Amsterdam, qui possédait de vastes connaissances géographiques, arma, en 1615, à ses frais, deux navires dont il confia la conduite à Wilhelm Cornelisszon Schouten de Horn et à son fils; ils avaient pour mission de faire le tour de l'Amérique sans passer par le détroit de Magellan, qui était réservé aux convois de la compagnie hollandaise, ainsi que la route par le sud de l'Afrique. De Horn doubla la Terre de Feu, découvrit quelques îles peu importantes, et arriva, en 1616, à Java, où les deux bâtiments furent confisqués par la compagnie. Désormais un nouveau passage pour pénétrer dans l'océan Pacifique était frayé à la navigation. Ces brillants succès avaient fait une réputation méritée aux marins hollandais. En 1618, le roi

[1] L'île *Sagittaria*, de Quiros, correspond à celle du roi George III, d'après Wallis; c'est la Nouvelle Cythérée de Bougainville. (*Note du traducteur.*)

d'Espagne prit à son service les pilotes Jean de Moore et Jean de Witt, avec deux navires, sous le commandement supérieur de don Garcia de Nadal; ils partirent de Lisbonne, qui était alors au pouvoir de l'Espagne. Le but de l'expédition était de compléter les découvertes dans l'Amérique du Sud. Elle avança beaucoup la science géographique et augmenta les garanties de sûreté pour les entreprises mercantiles.

Les Hollandais continuèrent avec ardeur le cours de leurs explorations dans l'océan Pacifique. Dirk Hartigh vit, au mois d'octobre 1616, la partie septentrionale des côtes ouest de la Nouvelle-Hollande, et lui donna le nom de *Endrachts-Land* [1]. Avant lui, en 1606, Torrès, en faisant le tour de la Nouvelle-Guinée par le Sud, avait vu la côte septentrionale de la Nouvelle-Hollande. Dans le courant de la même année, le yacht hollandais, le *Duifken*, avait prolongé les côtes sud et Ouest de la Nouvelle-Guinée depuis 5° jusqu'à 13 3/4° de latitude. Le voyage de Torrès était resté inconnu. La gloire d'avoir fait les principales découvertes dans l'océan Pacifique resta tout entière aux Hollandais. En 1618, Zechaen d'Arnheim vit la terre d'Arnheim et la terre de Van-Diemen. Jan Van Edels visita, l'année suivante, la terre à laquelle il donna son nom. En 1622, fut trouvée la terre de Leuwin. Pierre Van Nuyts explora (1627) la côte méridionale de la Nouvelle-Hollande, nommée depuis la terre de Nuyts. Vers la même époque, le général Carpenter entra le premier dans la vaste baie, qu'on avait regardée d'abord comme un détroit. Les explorations récentes de Flinders ont rectifié cette erreur. En 1628, de Witt vint aborder à la côte à laquelle il a attaché son nom. Toutefois, on n'avait point de renseignements sur les limites de l'est et du sud de ce continent, où la Grande-Bretagne exécute au-

[1] C'est-à-dire Terre de la Concorde, d'après le lieu où Dirk Hartigh était [illegible]. (*Note du traducteur.*)

jourd'hui, avec de grands et utiles efforts, un vaste système de colonisation. Ses établissements fournissent à l'exportation, entre autres, des laines d'une excellente qualité. Dans les premiers temps, la Nouvelle-Hollande figurait dans les terres de géographie sous le nom de *Terra australis* ou *Magellanica*. Deux vaisseaux équipés par le gouverneur de Batavia mirent à la voile en 1642, sous les ordres d'Abel Tasmann, chargé de rectifier et d'étendre les découvertes faites dans les terres australes. Au mois de novembre, Tasmann navigua autour de la côte méridionale de la Nouvelle-Hollande, découvrit la Nouvelle-Zélande, les îles de l'Amitié, où l'on échangea de la toile contre des noix de coco. Il vit en outre divers groupes d'îles et la Nouvelle-Guinée.

La nouveauté des résultats qu'on venait d'obtenir sur différents points du globe, frappait vivement les imaginations. L'impulsion était donnée; les entreprises de voyages maritimes se succédaient sans interruption. Au désir de connaître se joignait l'appât du gain; la mer devenait un moyen de civilisation dont chaque découverte accroissait l'importance. Les Français ne restèrent point en arrière; mais les avantages obtenus ne tardèrent pas à leur échapper, soit par suite de leur manque de persistance, soit sous l'influence de fâcheux événements politiques. En 1534, Jacques Cartier vint au Canada, après avoir reconnu que Terre-Neuve était une île; il entra dans le Saint-Laurent et remonta ce beau fleuve jusqu'à 300 lieues du vaste golfe dans lequel il se décharge. C'est Cartier qui, le premier, fait mention du tabac; il en avait connu l'usage par les naturels du pays. Le célèbre voyageur, qui avait visité trois fois le Saint-Laurent, fut de retour en 1536. Le récit de ses découvertes enflamma l'imagination d'un gentilhomme français nommé Roberval. Toutefois, l'expédition qu'il entreprit, en 1540, n'eut point de succès. La ville de Québec ne fut fondée qu'en 1608, par Samuel Champlain. Dès 1629, le nouvel établissement était menacé par les Anglais. Ils avaient affermi leur domination

dans la Virginie [1]. La première colonie hollandaise par Hudson date de l'année 1609.

Pendant le cours de ces explorations, les voyages sur terre n'étaient point abandonnés. Deux Anglais, Richard Jobson et George Thompson se mirent en route dans le dessein de pénétrer à Tombouctou. En 1620, ils s'engagèrent dans l'intérieur de l'Afrique, en suivant les rives du Gambia. Thompson fut assassiné par les naturels du pays; son compagnon put poursuivre sa route, mais il n'arriva point au but de sa longue et fatigante pérégrination. A Cassan il avait trouvé des colons portugais. Thomas Rhoe se rendit, en 1615, aux frais de la compagnie anglaise des Indes, à la cour du Grand Mogol, où, pendant un séjour de deux ans, il recueillit des renseignements utiles. C'est ainsi que les notions sur les contrées lointaines s'étendaient et se complétaient. La nation française rendit surtout de grands services à la géographie. La compagnie des Indes, en France, fut créée en 1604; elle ne commença ses opérations que sept ans plus tard. François Pirard, marchand à Saint-Malo, s'était embarqué pour les Indes en 1601. La traversée fut heureuse jusqu'à la hauteur des Maldives, où le bâtiment donna sur un banc ; l'équipage n'eut que le temps de se sauver sur un îlot désert. Pirard séjourna aux Maldives, jusqu'en 1607. A son retour en France, il publia une description de ce groupe. Augustin de Beaulieu visita les Moluques. C'est à ce voyageur qu'on doit les premiers renseignements de quelque étendue sur l'île de Sumatra, notamment sur l'empire d'Achem. Alexandre de Rhodes, missionnaire français, parcourut la Perse, la Mongolie, la Cochinchine, Malacca, et aborda aux Philippines et aux Moluques. Son voyage, qui avait duré jusqu'en 1649, fut une mine abondante d'observations précieuses. On doit aussi de

[1] Le général Wolf s'empara de Québec en 1759 ; quatre ans après le Canada fut cédé à l'Angleterre par le traité de Paris. (*Note du traducteur.*)

fort bonnes notions sur l'île de Ceylan et sur la côte de Coromandel au Danois Giedde, qui avait exploré ces contrées par ordre du roi Chrétien IV, en 1620. En 1632, Jean Wurffbain de Nuremberg, entreprit le voyage des Indes. L'année précédente, Lucas Fox, Anglais, était parti de Depfort avec le projet de rechercher un passage au nord-ouest de l'Amérique. Ce projet échoua. Toutefois, on doit des renseignements plus exacts sur la baie d'Hudson à Fox, ainsi qu'à son contemporain Thomas James, qui passa un hiver au Groënland.

Nous voyons la Grande-Bretagne diriger incessamment ses efforts dans ce sens, tandis que les Hollandais, même depuis qu'ils avaient une part active au commerce de l'Inde, s'obstinent à chercher un passage au Nord-Est. Ils reprennent cette idée vers le milieu du dix-septième siècle. Le 3 février 1643, Vries et Shaep naviguent du grand Océan (mer Pacifique) vers l'Ouest [1]. A partir de l'année 1644, les Hollandais essayèrent de nouer des relations avec le Japon. Les Russes se livrèrent de bonne heure à un trafic assez actif, mais ils se laissèrent dépasser de beaucoup par les autres nations de l'Europe, lorsque les anciennes relations avec le Levant et Constantinople eurent cessé. Nulle part on n'aperçoit les Russes sur mer. Lorsque Richard Chancelors vint à bord d'un navire à Archangel, on regarda son apparition comme un prodige. Le czar accorda de grands priviléges aux navigateurs anglais. Depuis lors, la côte septentrionale de l'Europe fut mieux connue. Au milieu du seizième siècle, un négociant, nommé Strogonoff, établit à Archangel un commerce d'échanges avec la Sibérie. Diverses tentatives furent faites pour accroître les connaissances géographiques dans cette direction. Anica, un Russe, fit explorer l'Obi. En 1598,

[1] Cela est bien vague. D'après Maltebrun, le voyage de Vries répandit le premier trait de lumière sur l'archipel de Jeso, etc. Pour les détails, nous sommes obligé de renvoyer le lecteur au vingt-troisième livre de l'*Histoire de la Géographie*, t. 1, p. 645 et 646. (*Note du traducteur.*)

Fedor Djakow visita les Samoyèdes sur l'Yénisei. Tout le pays au delà du grand fleuve était inconnu ; les ténèbres qui couvraient cette immense étendue de côtes ne commencèrent à s'éclaircir qu'au milieu du dix-septième siècle. En 1648, le cosaque Deschniew s'aventura, à la tête d'une flottille de sept navires par le Kolywa dans la mer Glaciale pour aller à la recherche de l'Anadyr. Deschniew découvrit le pays des Tschoutsches (Thuktski) et le cap de l'Est dans le détroit de Behring, ainsi que les deux îles américaines dans le voisinage du Cap. En 1650, Taras Staduchin chercha, par la voie de terre, le même fleuve, qui était aussi connu sous le nom de Pogitscha. Depuis lors, les Russes eurent connaissance de la presqu'île de Kamtschatka, dont ils n'entreprirent la conquête qu'en 1696. Dans la guerre qu'ils firent aux naturels, ils appliquèrent ce système d'extermination impitoyable, dont les Espagnols avaient donné l'exemple en Amérique. Une fois que les Russes eurent mis le pied dans ces contrées, ils ne tardèrent pas à porter leurs vues sur le continent américain. Pierre-le-Grand fit partir une expédition, avec la mission d'examiner si l'Amérique formait un continent avec l'Asie.

Un Danois (Behring) commandait l'expédition ; elle quitta le Kamtschatka le 14 juillet 1728; on trouva les îles de Cuivre et les îles de Behring. Ces explorations furent continuées par les Russes. En 1739, Spangberg et Walton entreprirent un voyage dans le but de recueillir des renseignements sur le Japon. C'est, en 1745, que l'on visita, pour la première fois, les îles Aléoutiennes. On connaissait maintenant l'Asie jusqu'à ses limites les plus reculées vers l'Est. Par ordre de Pierre-le-Grand, Daniel Gottlieb Messerschmidt, de Dantzig, parcourut la Sibérie, pendant huit ans, à partir de 1719. Le voyage de Popow (1711) augmenta les notions que l'on avait sur les Tschoutsches. Plus tard, on entreprit de nouvelles pérégrinations à travers la Sibérie.

Le goût des expéditions aventureuses n'était pas moins

actif en France. Étienne Flacourt publia une description des établissements français à Madagascar, dont il avait été gouverneur. Jean de Thévenot parcourut l'Asie et l'Afrique, de 1652 à 1666; Neuhoff (1655) visita la Chine; Robert Knox (1657) Kandy [1], Bernier (1664) le Cachemir; Chardin (1665) la Perse; Tavernier (1665) la Perse et l'Indoustan. Nicolas Villault de Bellefond fit, en 1666 et en 1667, un voyage aux côtes de Guinée.

Il nous est impossible d'énumérer les travaux de tous les voyageurs qui parcouraient alors le globe en tous sens; leurs découvertes ne furent pas seulement utiles aux intérêts mercantiles : elles eurent en même temps les plus heureux résulats pour l'avancement de la géographie, de l'astronomie et des sciences naturelles. Jean Pitton de Tournefort, qui visita l'île de Candie, les îles Helléniques, Constantinople, l'Arménie et la Perse, s'occupait spécialement de l'étude de la botanique. Purbach et Régiomontanus rendirent de grands services à la trigonométrie et aux études astronomiques. Copernik [2] mit leurs travaux à profit pour construire son nouveau système planétaire, qui fut combattu par Tycho de Brahé. Les calculs de l'astronome danois ne servirent qu'à appuyer les doctrines qu'il attaquait, lorsque Képler eut découvert les lois de la gravitation qui furent généralisées par Newton. Les anciennes cartes, dressées sur les bases établies par Ptolémée, devenaient plus insuffisantes de jour en jour, à mesure que la terre était mieux connue. C'est d'après ce système qu'est dessinée la mappemonde de Martin Behaim. Sébastien Munster, le Strabon de son temps, né en 1489, mort en 1552, entreprit le premier de

[1] Sans doute le royaume central de l'île de Ceylan.

(*Note du traducteur.*)

[2] Né en 1473, à Thorn, ville située dans la partie de la Pologne qui appartient aujourd'hui à la Prusse. Copernic — son vrai nom était Zepernic — mourut le jour même où il venait de recevoir le premier exemplaire de l'ouvrage où il exposait son système. (*Note du traducteur.*)

corriger les représentations de la terre. Ce furent Nabius et Werner de Nuremberg qui introduisirent dans le dessin des cartes les procédés de la projection stéréographique ; la projection plane fut rectifiée par Gérard Mercator, né en 1563, mort en 1611. Après lui vinrent Abraham Ortélius, né en 1527, mort en 1598, et Jodocus Hondius, né en 1563, mort en 1611. Fernel mesura le premier, en France, un degré terrestre (1580). Buraeus entreprit de mesurer la Suède (1571) ; des évaluations de distance furent prises également en Hollande. En 1631, Galilée proposa d'appliquer à la géographie et à l'art nautique ses observations sur les éclipses des satellites de Jupiter. Les Hollandais accueillirent cette proposition avec empressement, et députèrent Hortensius et Blaeus vers le célèbre astronome de Florence. Nicolas Sanson, né à Abbeville en 1600, mort dans sa soixante-septième année, doit être considéré comme le premier astronome (en date) du dix-septième siècle ; sans tenir compte des améliorations introduites par Mercator, il avait conservé les longitudes fixées par Ptolémée. Les cartes de Sanson furent publiées de nouveau par ses fils et petits-fils. Les cartes de Coronelli, etc., quoique en grand renom, ne valaient pas mieux. Il se passa longtemps encore avant que les découvertes astronomiques eussent assez d'influence pour changer la face de la géographie. Les anciennes erreurs étaient trop profondément enracinées dans les esprits ; les faits nouvellement acquis à la science étaient trop incomplets pour exercer tout d'abord une autorité décisive. Jusqu'à l'année 1668, où Cassini [1] publia ses tables astronomiques, on n'avait point de notion exacte sur les mouvements et les

[1] Ces observations parurent sous le titre de : *Ephémérides des astres de Médicis*. C'est sous ce nom que l'on désignait en Italie les satellites de Jupiter. A l'aide d'une tache fixe reconnue par Cassini sur cette planète, le célèbre astronome découvrit que sa rotation est de 9 h. 56 m. Dès lors le système de Copernic devenait incontestable. Cassini discerna, par le même moyen, les révolutions de Mars et de Vénus. (*Note du traducteur*.)

éclipses des satellites de Jupiter ; quelque temps après, Picard se rendit à Uranibourg dans le Danemark, et s'établit à l'Observatoire de Tycho de Brahé, pour y faire des observations d'après les principes établis par Cassini ; il calcula les longitudes de l'Observatoire de Tycho de Brahé et de celui de Paris. Plus tard, Picard fût chargé avec Lahire de corriger la carte de France, qui dut subir des réductions considérables. A ce propos Louis XIV dit, en plaisantant, aux deux savants astronomes : « Je vois avec regret, Messieurs, que votre voyage m'a coûté une partie de mon royaume. » Cassini travailla sans relâche au perfectionnement de la géographie. En 1669 il dessina, à l'Observatoire de Paris, un planisphère, contenant un grand nombre de positions nouvelles.

C'est aux Français qu'appartient la gloire d'avoir débarrassé la science des erreurs qui entravaient sa marche et de l'avoir soumise à une reforme complète, en la basant sur les données astronomiques. L'Angleterre s'enorgueillit à justes titres des travaux immortels de Newton et de Halley[1]. Les observations de Halley hâtèrent les progrès de la géographie, qui avait cessé d'être un stérile aggrégat de fait matériel, qui avait été fécondé par la pensée, et qui, tout en se fondant sur la spéculation, devenait d'une application plus précise et plus utile dans la pratique. On doit à Halley une théorie *des variations de l'aiguille aimantée*, et *une carte des variations de l'aiguille aimantée*, qui furent publiées dans toutes les langues de l'Europe. Nous citerons encore parmi les ouvrages du grand astronome, ses travaux sur les vents qui règnent dans les mers intertropicales. Enfin, Halley avait annoncé un passage de Vénus sur le disque du soleil : malheureusement il mourut avant d'avoir eu la satisfaction de voir ses calculs confirmés. Ce fut l'observation du passage de

[1] Halley naquit à Londres en 1656, et mourut à l'âge de quatre-vingt-six ans. (*Note du traducteur.*)

Vénus qui fut l'occasion du premier voyage du capitaine Cook. Au commencement du dix-huitième siècle, W. Delisle entreprit de reconstruire à fond l'édifice géographique : à vingt-cinq ans il avait achevé ce prodigieux travail. En 1700 Delisle publia sa Mappemonde, ainsi que les cartes de l'Europe, de l'Asie et de l'Afrique ; il fut le créateur ou du moins le restaurateur de la géographie moderne. Danville, né en 1702, mort en 1782, est le plus illustre disciple de ce géographe, mort en 1746. Parmi les Allemands nous citerons Hase, qui perfectionna la projection orthographique. L'ancienne projection où les arcs se coupent à angles aigus, fut perfectionnée par Joseph Delisle et Léonard Euler. La projection à méridiens et parallèles courbes, déjà employée par Ptolémée, doit de grandes améliorations à Flammstedt, qui a donné son nom à ce tracé.

C'est ainsi que le zèle pour la géographie se manifestait partout et dans toutes les directions. Le goût passionné des courses aventureuses, la soif de connaître, poussaient sans cesse les esprits actifs et entreprenants dans la carrière des découvertes. Le nombre de ces hardis explorateurs du globe, allait en croissant. En 1764, l'anglais Byron, prend son essor à travers l'Océan et fait le tour du monde. Deux ans après, il est suivi de Wallis, qui découvrait Otaïti, pendant que son compagnon Carteret trouvait l'île de Santa-Cruz [1]. Vers le même temps, Bougainville, un des plus célèbres voyageurs qu'ait produits la France, trouvait la nouvelle Cythérée, ainsi qu'il avait appelée Otaïti, de plus les îles Bougainville et Bouka, l'archipel des Navigateurs et l'archipel de la Louisiade [2].

[1] Avant Carteret, l'Espagnol Alvaro Mendana de Neyra avait vu l'île de *Santa-Cruz*, qui se retrouve dans la principale des îles de la Reine Charlotte.
(*Note du traducteur.*)

[2] Surville, contemporain de Bougainville, trouva Port-Praslin, l'île des Contrariétés, celles de la Délivrance, et la pointe orientale de ces terres, nommées cap ou île Surville.
(*Note du traducteur.*)

Dans son premier voyage, qui date de 1768, le capitaine Cook fit plusieurs découvertes importantes, entre autres celle du détroit auquel il a attaché son nom [1]. Dans sa seconde circumnavigation de la terre, Cook eut pour compagnons les deux Forster (1772); on trouva la nouvelle Calédonie et les îles Sandwich. Il fut établi avec certitude qu'il n'existait point de grande terre australe au pôle antarctique. L'expédition de l'amiral Byron avait eu pour mission spéciale d'aller à la recherche de ce continent chimérique, dont l'idée avait longtemps préoccupé les esprits. Le but principal de ses explorations pendant le troisième voyage, c'était de savoir si l'Amérique septentrionale se rattachait au continent de l'Asie; ou, en d'autres termes, il s'agissait d'aller de nouveau à la recherche d'un canal entre l'Asie et l'Amérique. L'expédition partit le 12 juillet 1776; elle se composait de deux vaisseaux, la *Résolution*, commandé par Cook en personne, et la *Découverte*, sous les ordres du capitaine Clarke. On trouva la terre de Kerguelen; l'année suivante on arrive à la Van-Diéménie. Le 18 janvier 1778, fut découverte la partie septentrionale des îles Sandwich; puis, en longeant la côte ouest de l'Amérique septentrionale, on reconnut le détroit de Noutka; vers 77° 44" de latitude N., l'expédition trouva le chemin barré par les glaces. Le 13 février 1778, le capitaine Cook fut assassiné par les habitants de l'île Owhihee, l'une des Sandwich [2]. Son compagnon, le capitaine Clarke, essaya de

[1] On sait que ce détroit coupe la Nouvelle Zélande en deux îles. Cook a visité en outre la côte orientale de la Nouvelle Hollande, qu'il appelle Nouvelle Galles du Sud. (*Note du traducteur.*)

[2] La mort tragique de ce navigateur, dit Maltebrun, en faisant oublier les défauts de son caractère, lui donne une célébrité qu'aucun voyageur n'a égalée. L'histoire sévère peut-elle néanmoins se dispenser de réclamer contre l'ignoble jalousie de ce marin anglais? Jusque dans les régions glacées du pôle austral, cette triste passion poursuivit le capitaine Cook en l'engageant à changer le nom de la terre de Kerguelen et celui de Saint-Pierre ou Terre de la Roche, découvertes par des navigateurs français, la première sept ans, et la seconde un siècle avant son voyage. (*Note du traducteur.*)

prolonger la côte septentrionale de l'Asie; des obstacles insurmontables le forcèrent de revenir au Kamtschatka. Après la mort de Clarke, Gore, qui prit alors le commandement, se dirigea vers la Chine et noua un commerce de pelleteries avec la côte occidentale de l'Amérique.

Parmi la foule des voyageurs qui s'illustrèrent plus ou moins à cette époque, nous citerons J. Bruce, qui entreprit (1768) une exploration en Nubie, dans le dessein de trouver les sources du Nil. L'année suivante nous voyons Samuel Hearen arriver par l'Amérique du Nord à la mer Glaciale. Ses observations démontrèrent que, dans le cas même qu'on parviendrait à se frayer un passage au Nord-Ouest, cette route ne serait que d'une faible utilité pour la grande navigation. Le voyage de Henri Wilson procura la connaissance des îles Felew. En 1785, Portlock et Dixon, firent le tour du globe, tandis que Billings et Saritschew reprenaient les explorations aux côtes septentrionales de l'Amérique. Un groupe d'îles fut trouvé par Dixon, qui lui laissa son nom.

Les découvertes de l'illustre capitaine Cook, avait enflammé la France d'une généreuse émulation. C'est sous l'influence de cette rivalité toute pacifique, que Louis XVI fit partir La Pérouse en 1786, avec deux frégates, la *Boussole* et l'*Astrolabe*. L'expédition doubla le cap Horn et fit route ensuite vers les îles Sandwich; on séjourna quelque temps à Mowî. De ce point, La Pérouse fit voile vers la côte nord-ouest de l'Amérique, puis il se rendit au Japon, où fut reconnu le cap Noto, et plus au Sud, le détroit de Sagalien. Au Kamtschatka, Lesseps qui accompagnait l'expédition en qualité d'interprète pour la langue russe, partit pour la France; La Pérouse lui avait remis son journal et ses cartes. L'expédition visita les îles des Navigateurs et arriva à Botany-Bay. La colonie anglaise qui y avait été fondée en 1788, fut transportée à Port-Jackson, situé plus au Nord. Après avoir remis la suite du journal de ses explorations aux Anglais, La Pérouse remonta dans le Nord des nouvelles

Hébrides, et disparut. Le sort de l'expédition resta inconnu jusqu'en 1827, où le capitaine Dillon [1] retrouva les débris des deux frégates, au milieu de la terrible ceinture de récifs qui enserre l'île de Vanicoro. Lowrin et Guise, partis de Bombay en 1786, parvinrent au détroit de Noutka ; on leur doit la connaissance des îles de la reine Charlotte. Méares navigua de la côte du Malabar dans le détroit du prince Guillaume. Un second voyage que Méares fit avec Douglas, à la côte nord-ouest de l'Amérique septentrionale, ajouta également à la masse des connaissances géographiques.

En 1788, se forma à Londres la Société africaine (*African Association*) ; elle fit partir, avec la mission d'aller à la recherche du Niger et du Tombouctou : Houghton [2], en 1790 ; Browne, en 1793 ; Mungo-Park, en 1795 ; Hornemann [3] en 1798 ; ce dernier mourut probablement à Niffé, sur le Niger. L'Afrique fut en outre visitée par Norden, Schaw et Bruces.

En 1791, Vancouver et Broughton, envoyés par le gouvernement anglais, examinèrent la côte Nord-Ouest de l'Amérique, dans l'intérêt de la traite des pelleteries ; ils étaient chargés, en outre, de relever, à leur retour, la côte Ouest de l'Amérique du Sud, depuis le 44° de latitude, jusqu'au cap Horn. Pendant la traversée, Vancouver reconnut la côte méridionale de la Nouvelle Hollande et trouva le détroit de Georges. A la Nouvelle Zélande, on compléta les relèvements nautiques de Cook ; on examina le groupe des îles de

[1] En 1828, le capitaine Dumont-Durville visita Vanicoro : il consacra un monument funèbre à Lapeyrouse et à ses compagnons ; c'est un mausolée en pierre, avec cette inscription : *A la mémoire de Lapeyrouse et de ses compagnons. L'Astrolabe, 14 mars* 1828. (*Note du Traducteur.*)

[2] Houghton fut assassiné dans le Kaarta.

[3] Hornemann, qui avait débarqué au Caire en 1798, atteignit Mourzouk, après avoir traversé les oasis de Siwah (Syouah) et d'Aougélah. En 1800, il partit de Mourzouk pour se rendre à Haoussa, et depuis on n'a plus eu de ses nouvelles.

la Nouvelle Géorgie ainsi que l'île de Vancouver et Quadra, où est situé Noutka. Cet habile navigateur remplit sa mission avec autant de zèle que de succès, dans le cours d'un voyage qui avait duré quatre ans, et pendant lequel il n'avait perdu que deux hommes de son équipage. Vancouver fut de retour au mois d'octobre 1794 et mourut au mois de mai 1798. Depuis lors on était resté sans renseignements sur la côte Nord-Ouest de l'Amérique, jusqu'en 1815, où le *Rurik*[1], équipé aux frais du comte Romanzoff, alla explorer ces parages, sous la conduite du capitaine Otto de Kotzebue. Le 1er août 1816, il trouva au nord-est du détroit de Bering, le golfe de Kotzebue, dont la découverte était de la plus haute importance pour la pêche de la baleine. L'immense étendue des côtes reconnues par Vancouver, et sur lesquelles l'Espagne avait cherché à faire valoir ses prétentions, est partagée aujourd'hui entre la Russie, l'Angleterre et les Etats-Unis. La partie anglaise est séparée du territoire américain par la rivière de Calédonie, qui se jette dans la baie de l'Amirauté, vers le 48° de latitude ; à neuf degrés plus loin, vers le Nord, sont les confins du territoire russe. Il n'existe point encore de colonie sur cette côte, mais c'est le rendez-vous des commerçants du Canada et de la baie d'Hudson, quoique le voyage soit long et pénible. Le pays est hérissé de montagnes et coupé de lacs et de fleuves ; les naturels montrent beaucoup d'activité et sont bien disposés envers les blancs ou les *pâles-visages*. Les négociants anglais ont assuré leur commerce par une ligne régulière de postes fortifiés. Dans ces derniers temps les Etats-Unis du nord de l'Amérique semblent convoiter les possessions anglaises.

[1] Le *Rurik* n'était qu'un des vaisseaux de l'expédition, dont les résultats sont à peine indiqués dans notre auteur : c'est, selon Maltebrun, l'une des dernières qui ont le plus favorisé l'avancement de la géographie. — Voyez Maltebrun, *Histoire de la Géographie*, t. I, p. 601 et suiv.

(*Note du Traducteur.*)

Par suite des découvertes faites par l'anglais Bass, dans la Nouvelle Hollande et la Van-Diéménie, on obtint des notions plus exactes sur l'étendue de ces pays. L'année suivante, Bass et son compagnon Flinders, reprirent les recherches avec le plus heureux succès: on trouva Port-Dalrymple, le cap du Nord-Ouest, le détroit de Bass et on acquit la certitude que la Van-Diéménie était séparée par un bras de mer du continent de la Nouvelle Hollande. Cinq ans après Patterson établit une colonie à Port-Dalrymple.

Nous arrivons maintenant à une des plus radieuses illustrations de nos jours, à M. Alexandre de Humboldt, dont la science nous a été d'un si grand secours, et dont nous avons si souvent invoqué l'autorité. Malheureusement, resserré dans les limites d'un aperçu sommaire, nous ne pouvons nous arrêter à ce grand nom; nous ne pouvons lui faire une place assez vaste. Il faut nous borner à dire en peu de mots que l'Aristote de notre époque a visité l'Amérique méridionale, en 1799, avec M. Aimé de Bonpland, qui fut retenu prisonnier au Paraguay par le docteur Francia. Le fait le plus saillant qui caractérise les immortels travaux de M. de Humboldt, c'est que c'est lui qui, le premier, a rattaché les sciences naturelles à l'étude de la géographie. Péron et Freycinet ont publié la description du voyage autour du monde par le capitaine Baudin (1800). Bory de Saint-Vincent, qui faisait partie de l'expédition, s'en était séparé à l'Ile de France. De 1803 à 1806, le capitaine Krusenstern acheva sa longue pérégrination autour du globe, en société avec l'astronome Horner, les naturalistes Langsdorff et Tilésius, sans grand profit pour la science. En 1805, Mungo-Park visita pour la seconde fois l'intérieur de l'Afrique, dans l'espoir de trouver la source du Niger (Djoliba); il ne revit point l'Europe. On pense que Mungo-Park aura péri dans une excursion sur le grand fleuve entre Tombouctou et Boussa; au moins, c'est là que s'arrêtent les renseignements qui nous sont parvenus sur l'audacieux voya-

geur [1]. L'intérieur de l'Amérique du Nord fut exploré par Zébulon Montgomery Pike.

Toutes ces découvertes, en faisant de toutes part jaillir des lumières nouvelles, ouvraient des sources fécondes à l'industrie et créaient de nombreux débouchés à la production. Les voyages maritimes n'avaient été entrepris que dans des vues commerciales, mais ils n'avaient pu être effectués qu'à l'aide de la science, qui, à son tour, agrandit son domaine sous l'influence de ces explorations. La vue des terres et des mers, inconnues jusqu'alors, fournit aux navigateurs l'occasion d'étudier de nouveaux phénomènes. On avait pu se convaincre de bonne heure, que l'art nautique ne pouvait se passer des secours de l'astronome et du mathématicien. La théorie venait en aide à la navigation, et le succès devenait plus certain, à mesure que les méthodes des géomètres se perfectionnaient avec les instruments qu'exigeait leur application. Que si nous sondons du regard l'époque où commence ce mouvement prodigieux dans les intelligences, nous pouvons nous convaincre qu'il se manifeste partout où le travail industriel et l'activité commerciale avaient imprimé une forte impulsion à la vie des peuples.

Nous reprenons maintenant l'exposé historique des voyages de découvertes, qui se succèdent à peu près sans interruption et parmi lesquels nous ne pouvons signaler que les entreprises les plus saillantes. Le gouvernement anglais envoya, en 1818, une expédition sous les ordres des capitaines Ross, Parry et Buehn, aux terres polaires, exploitées depuis longtemps pour la traite des pelleteries et la pêche de la baleine. On examina la baie de Baffin. Selon Parry, il devait s'y trouver un passage au Nord-Ouest. C'était là précisément le grand problème qu'il s'agissait de résoudre.

[1] La Relation de Mungo-Park finit au 16 septembre : la dernière nouvelle certaine qu'on ait eue depuis est une lettre écrite par ce voyageur à sa femme, et datée du 9 novembre. (*Note du Traducteur.*)

Parry fut placé à la tête de la seconde expédition[1], composée de deux vaisseaux, l'*Heckla* et le *Griper ;* on lui avait adjoint le lieutenant Liddon. Vis-à-vis de l'entrée du détroit de Lancaster, on détermina la passe du Prince-Régent ; plus loin, le détroit de Barrow, puis l'île Melville, ainsi appelée du nom du premier lord de l'Amirauté, et l'archipel qui reçut le nom de Géorgie septentrionale[2]. Après avoir passé l'hiver près de l'île Melville, le capitaine Parry essaya vainement de pénétrer plus avant, il fut obligé de retourner en Angleterre ; son voyage avait duré environ dix-huit mois.

En 1821, Parry et Lyon trouvèrent le détroit de Fury et d'Heckla. La géographie doit d'importants éclaircissements à cette nouvelle excursion de l'infatigable navigateur[3]. Depuis lors, il est à peu près établi avec certitude, que divers canaux font communiquer la mer polaire avec l'Océan atlantique. Pendant cette périlleuse et fructueuse expédition, dont la durée avait été de vingt-sept mois, sur cent dix-huit hommes il n'en était mort que cinq. Parry fut moins heureux dans un troisième voyage qu'il fit avec Hoppener, en 1824 ; les glaces, les courants et les tempêtes paralysèrent ses efforts. Dans une quatrième tentative, l'intrépide Parry s'avança jusqu'au 82° de latitude.

Vers la fin du mois de mai de l'année 1819, l'Angleterre envoya en Amérique le capitaine Franklin, avec le docteur

[1] Le capitaine Ross n'avança que d'une quarantaine de milles dans le détroit de Lancaster. (*Note du Traducteur.*)

[2] Parry mérita et obtint la récompense de 5,000 livres sterling, offerte par le gouvernement anglais au premier navire qui couperait le 110e méridien à l'ouest de Greenwich, par 74° 44' latitude nord. La somme fut partagée entre l'équipage : Parry reçut 1,000 liv. sterl., Liddon 500, etc. (*Note du Traducteur.*)

[3] D'après M. Huot, le continuateur de Maltebrun, le second voyage serait moins intéressant que le premier, du moins quant aux résultats. Parry reconnut que la baie Répulse est fermée, et acquit la persuasion que la passe du Prince-Régent devait conduire plus facilement vers l'extrémité de l'Amérique. (*Note du Traducteur.*)

Richardson, chirurgien attaché à la marine, et les deux midshipmann Hood et Back. John Hepburn, matelot, les accompagnait en qualité de domestique. Le capitaine Franklin s'embarqua à Gravesend, à bord du bâtiment marchand *le Prince de Galles*. Sa mission était d'examiner par terre la côte septentrionale de l'Amérique, à l'ouest de la rivière des Mines de Cuivre. Le 30 août, on arriva à la factorerie d'York, sur la baie d'Hudson. Après avoir recueilli les renseignements nécessaires auprès des marchands de pelleteries, on s'avança vers Cumberland-House, et de là on gagna le fort Chipawey, à l'extrémité ouest du lac Athapesco, où les préparatifs de l'expédition furent complétés. Une remarque qui frappa les voyageurs, c'est que le renne et le rat musqué ont entièrement disparu des vastes régions comprises entre la baie d'Hudson et le Mackenzie, et que les bêtes à fourrure commencent à y devenir fort rares[1]; la cupidité insatiable des chasseurs a exterminé ces animaux. Dans l'accomplissement de son importante et pénible mission, l'équipage, au milieu des horreurs d'un hiver arctique, fut sans cesse aux prises avec le péril et avec les privations.

La côte Nord avait été visitée jusqu'au cap du Retour, par le 68 1|2 degré de latitude : l'entreprise avait eu les résultats les plus importants pour l'accroissement de la géographie. Encouragés par ces brillants succès, le docteur Richardson et le capitaine Franklin se remettent de nouveau en route et reprennent le cours de leurs audacieuses explorations. Franklin descendit le Mackenzie jusqu'à la mer : le lac de l'Ours fut relevé plus exactement. Dans les régions où le lac débouche dans le fleuve, existent des gisements de charbon de terre de fort bonne qualité, mais ils sont en feu

[1] Nous citerons ici un fait curieux, qui rentre tout à fait dans la spécialité de notre ouvrage. La valeur de la peau de castor forme dans ces contrées la base de tout le système commercial; ainsi trois martres représentent une peau de castor; un fusil vaut quinze peaux de castor, etc.

(*Note du Traducteur.*)

comme les couches houillères près de Zwickau, en Saxe. Le capitaine Franklin se chargea de prolonger la côte vers l'Ouest; Richardson suivit la direction opposée. Domptant cette terrible et implacable nature du Nord par l'énergie ineffrayable de son courage, Franklin parvint, à travers les dangers qui se multipliaient sur sa route, jusqu'à la rivière qui fait la démarcation entre le territoire russe et les possessions anglaises : il lui donna le nom de Clarence; puis il trouva une rivière, qu'il appela Canning. Dans le cours d'une exploration qui avait duré trois mois, le hardi voyageur avait relevé une étendue de côtes de trois cent soixante-quatorze milles : il avait pu se convaincre que nulle part elle n'offre un asile sûr et commode aux bâtiments qui s'aventureraient dans les mers polaires.

La tâche de Richardson offrait moins de difficultés. Par les naturels du pays, il obtint des renseignements sur le lac des Esquimaux, voisin de la mer. Au nord de l'embouchure du fleuve des Mines de Cuivre, on découvrit une côte qui reçut le nom de terre de Wollaston. Une tentative que fit Lyon, vers le même temps, dans les mers arctiques, n'eut point de résultat. Benchey et Elson, partis du détroit de Kotzebue, furent plus heureux, sans aller toutefois aussi loin que Franklin. Benchey essaya vainement de doubler le cap des Glaces; Elson, qui poussa plus avant, fut forcé de revenir sur ses pas, le 22 août, quatre jours après Franklin. Ainsi une partie des côtes les plus septentrionales de l'Amérique Nord est encore inconnue[1].

En 1833, George Back s'engagea sans grand succès dans la baie d'Hudson. Son second voyage, en 1836, fut également infructueux. L'Angleterre travaille sans relâche à

[1] A l'Est, entre le golfe du Couronnement de George IV et la presqu'île Melville; à l'Ouest entre le cap des Glaces, un peu au nord du 70° parallèle et le 150° de longit. (*Huot. — Note du Traducteur.*)

étendre les notions géographiques dans cette direction [1]. Quant aux côtes Nord-Est de l'Asie, elles ont été relevées et décrites par l'amiral Litke en 1836. On doit des notions fort étendues à l'ouvrage d'Erman sur le Kamtschatka et tout le nord de l'Asie, aux écrits de M. Siebold sur l'île de Niphon et le Japon.

L'intérieur du continent asiatique a été exploré par un grand nombre de voyageurs parmi lesquels nous citerons Burnes, Spey, Low, de Hugel, Arthur Canolly, James Rich, Skinner, etc.

La côte Est du Groënland a été reconnue par W. Scoresby. Le voyageur danois Graah a visité cette terre arctique en 1821 et 1831. Le voyage de Tréhouart (1836) dans la mer du Groënland, a eu des résultats peu importants. Dans le nord de l'Europe, Wrangel acheva d'examiner et de relever les côtes à l'est de la Tana, de 1820 à 1824.

D'immenses travaux, couronnés parfois de succès merveilleux, et accompagnés çà et là de catastrophes tragiques, avaient illustré la carrière des explorateurs maritimes. L'héroïsme de la science eut de même ses conquérants et ses martyrs sur le continent. L'Afrique, cette terre mystérieuse et célèbre dès les temps les plus anciens, résiste encore aujourd'hui aux investigations et aux enseignements de l'activité civilisatrice des Européens. La plupart des hommes courageux qui osèrent s'aventurer dans ses déserts, tour à tour inondés par des pluies diluviennes, et brûlés par un soleil vertical, périrent victimes de leur dévouement. Ceux que la fièvre avait épargnés, moururent sous les coups des habitants. Après Mungo-Park et Hornemann, nous trouvons des noms

[1] On découvrira peut-être ce passage au Nord-Ouest qui a occupé tant d'intelligences distinguées, et dont la recherche avait éveillé l'ambition de l'auteur du *Génie du Christianisme*. M. de Châteaubriand trouva dans les forêts du Nouveau Monde une poésie nouvelle : cela vaut bien sans doute le canal qu'il cherchait, et qui ne serait jamais une route commerciale.

(*Note du Traducteur.*)

assez obscurs : Peddie et Campbell (1815), Tuckey (1816), W. Gray (1817). On doit à Mollien (1815-1817) la découverte des sources du Sénégal et de la Gambie. Cailliaud (1820) visita l'est de l'Afrique, surtout la Nubie et le Dongola, il remonta le Nil plus loin qu'aucun de ses prédécesseurs. Deux ans après, le major Denham, le capitaine Clapperton et le docteur Oudney se dirigèrent de Tripoli de Barbarie sur Murzouk. Après avoir traversé le désert, ils atteignirent le lac Tchâd et arrivèrent à Kouka, la capitale du royaume de Bournou. Ils firent des excursions dans les pays circonvoisins, et visitèrent Haoussa et Sakatou, sans pouvoir trouver le Niger. On se rappelle que Mungo-Park avait réussi à atteindre cette fameuse rivière, qu'il avait remontée jusqu'à Silla, et dont les flots l'engloutirent. En 1825, Clapperton renouvela sa tentative. Il partit du golfe Bénin avec Pierce et Morrison. On essaya de remonter le fleuve, mais il fallut y renoncer. On alla de Badagry à Sakatou. Pierce et Morrison moururent. Clapperton, qui restait seul avec son fidèle Lander, succomba à son tour, le 11 avril 1827 [1]. Lander revint à Badagry. Le major Laing partit de Tripoli de Barbarie, et vit le Tombouctou en 1826 ; sur la route de Ségo, il fut assassiné par un marchand maure. Dans la même année, le major Denham tenta les chances

[1] L'auteur de l'ouvrage qui sert de base à notre travail montre quelquefois une indifférence négligente que l'on n'est pas habitué à trouver chez les écrivains de sa nation. Page 442, Hoffmann fait arriver le capitaine Cook à la côte occidentale de l'Amérique au mois de *mars* 1778, après l'avoir fait mourir aux îles Sandwich au mois de *février* de la même année. Selon notre auteur, le capitaine Clapperton serait mort le 13 avril 1826 ; or, son dernier voyage à Sackatou a été fait en 1827. Nous avons rectifié et complété, autant que l'espace nous le permettait, ces notions sommaires sur les explorations de l'Afrique. — Voyez, pour plus de détails : *Histoire des Découvertes faites en Afrique depuis les siècles les plus reculés*, Paris 1821 ; — *Collection des Voyages faits en Afrique*, par Walkenaer, Paris 1840 ; — Walkenaer : *Recherches sur l'intérieur de l'Afrique septentrionale*, etc., et l'excellent travail de M. Davezac sur ce continent. (*Note du Traducteur.*)

d'une nouvelle pérégrination ; il périt dans la Sierra-Léona. Caillé, qui était initié aux mœurs des Arabes, pénétra dans le Tombouctou sous le costume arabe. Il revint sain et sauf à Tanger.

La grande question de l'embouchure du Djoliba ou Niger, fut enfin résolue en 1830, par les frères Richard et John Lander. Richard retourna dans l'intérieur de l'Afrique, en 1832, à la tête d'une expédition commerciale. Il se noya dans le Niger, le 5 février 1834.

C'est à l'amiral Krusenstern que l'on doit l'ouvrage le plus important sur l'Océan Pacifique. Parmi les voyageurs que le goût des entreprises aventureuses conduisit dans l'intérieur de la Nouvelle Hollande, nous citerons Hume, Cunningham, Sturt, et surtout Mitchel, connu par ses brillantes découvertes dans la Nouvelle Galles du Sud (1835). Le lieutenant Kolff, de la marine hollandaise, visita, en 1825, les côtes de la Nouvelle Guinée. Les notions géographiques reçurent un notable accroissement par les deux expéditions de Fitz-Roy. Par ordre de l'amirauté, il fit, en 1825 et 1831, le relèvement nautique des côtes de l'Amérique méridionale, les cartes que l'on possédait ne suffisant plus aux besoins du commerce. Le capitaine Roy examina en outre les îles Galopagos, il calcula les longitudes d'Otaïti, de la Nouvelle Zélande (Bay of Island), Port-Jackson (Sidney), de la Vandiéménie (Hobarttown), du détroit du Roi Georges, des îles Keeling, de l'île Saint-Maurice, du cap de Bonne-Espérance, des îles Sainte-Hélène, Ascension, de Bahia, de Fernambouc, des îles du Cap-Vert et des Açores. Sir Fitz-Roy revint en Angleterre, la première fois en 1830, et après son second voyage, en 1836.

Nous ne pouvons passer sous silence les découvertes faites dans les régions du pôle antarctique. A William Smitt on doit la connaissance du Shetland austral ; les Orcades australes furent découvertes par le capitaine Wedell, en 1821. Le capitaine russe Bellingshausen trouva dix-

sept îles dans l'Océan Pacifique, l'île Traversay en 1819; en 1821 l'île Alexandre et celle de Pierre. En 1828, Foster fut chargé par l'amirauté de faire des observations sur le pendule. Du cap Horn on navigua au Sud; on vit l'île Smith, on découvrit un cap, etc. En 1830, les frères Enderby envoyèrent deux navires, sous les ordres de John Biscoe, dans l'Océan austral. L'expédition toucha aux îles Malouines, et, en 1831, à la terre de Sandwich, puis on trouva une terre à laquelle Biscoe donna le nom d'Enderby. En 1832, le même voyageur découvrit l'île Adélie devant la côte d'un continent, qui fut appelé plus tard terre de Graham. En 1833, le gouvernement anglais envoya le lieutenant Kemp dans les régions antarctiques; près de la terre d'Enderby il trouva également les contours d'une masse continentale. Un baleinier anglais, sous les ordres du capitaine Balleny, s'engagea dans les mers polaires du Sud; il découvrit trois îles auxquelles il attacha son nom, et, derrière ces îles, une terre avec des montagnes volcaniques. Son voyage procura de plus la connaissance de la terre Sabrina. Dans cette même année le gouvernement des États-Unis de l'Amérique du Nord fit partir une expédition de quatre navires sous les ordres du capitaine Wilkes[1] pour les régions antarctiques. Wilkes découvrit une terre couverte de blocs de glace et de rochers volcaniques, sans pouvoir attérir. Le nom du com-

[1] Le capitaine Wilkes était à bord de la frégate *le Vincennes :* l'expédition placée sous ses ordres se composait de cinq bâtiments. Partie en 1839, elle touche à Madère, à la Terre de Feu et se dirige vers le pôle antarctique. Les tempêtes et les banquises la contraignent de piquer au Nord. On mouille à Valparaiso, puis à Port-Sydney, où l'on se remet en route pour les mers australes le 10 janvier 1840. Le capitaine Wilkes a connaissance de la terre Adélie, sous le 60° 20' lat. et le 154° longit. du méridien de Paris. L'expédition s'engage dans une baie hérissée de blocs de glace et de rochers volcaniques; on prolonge la côte jusqu'au 97° longit., sous le 64° parallèle, puis on continue à côtoyer la terre l'espace de 57 degrés (250 lieues), dans la direction de l'Est à l'Ouest, et en restant à peu près par la même latitude. Après la reconnaissance de cette terre, qui reçut le nom de Continent antarctique, l'expédition retourna vers le Nord. (*Note du Traducteur.*)

mandant de l'expédition est resté à cette terre, qui se rattache à celle qui avait été vue par Balleny. C'est en 1837 que mit à la voile l'expédition commandée par le capitaine Dumont-d'Urville[1] : en 1838 on reconnut les terres qui reçurent les noms de Louis-Philippe et de Joinville. En 1839 on eut connaissance de la terre Adélie et de la côte qui fut appelée Clarie. Enfin, l'expédition anglaise, commandée par le capitaine Ross, découvrit, en 1841, un continent entre le 70° et 79° de latitude Sud, auquel il donna le nom de Victoria. L'albatros, le pingouin et les cétacées sont les seules espèces que l'on a trouvées dans les régions antarctiques.

CHAPITRE II.

COMMERCE.

Le grand navigateur Génois avait trouvé un nouveau continent[2], dont il ignora toujours l'existence; Vasco di Gama avait franchi cette terrible pointe des tourmen-

[1] Par 62° 50' lat. sud et 59° 18' longit. à l'ouest du méridien de Paris, le capitaine Durville eut connaissance de la terre à laquelle il a donné le nom de Louis-Philippe : c'était le 27 février 1838. Les deux navires, *l'Astrolabe* et *la Zélée*, placés sous ses ordres avaient appareillé de la rade de Toulon le 7 septembre 1837. Une terre, située à l'est de la première, reçut le nom de Joinville. En outre, l'expédition découvrit des îles qui furent inscrites sur les cartes sous les noms de l'Astrolabe, de Rosamel et de Daussi. Le bras de mer qui sépare les terres de la Trinité de la terre Louis-Philippe fut nommé canal d'Orléans. Au mois de janvier de l'année suivante, on découvrit une terre à laquelle le capitaine Durville donna le nom d'Adélie, celui de sa femme. La terre d'Adélie est située sous le 62° parallèle, entre le 134° et le 14° de longit. à l'ouest du méridien de Paris. Une grande terre qui se trouve sous le 65° lat. fut appelée Clarie en l'honneur de la femme du capitaine de la *Zélée*. La plus brillante découverte de M. Durville fut celle du pôle magnétique, par 71° 45' de latitude sud et 133° 40' de longitude à l'ouest du méridien de Paris.

(*Note du Traducteur.*)

[2] Le 12 octobre 1492, Colomb avait cinquante-six ans.

tes[1], pour sa patrie, le *Cap de Bonne-Espérance ;* écueil fatal contre lequel devait se briser la prospérité de Gênes et de Venise. Deux hommes, avec quelques frêles navires, avaient changé la face du monde. L'œuvre d'exploration fut continuée par les successeurs de ces illustres aventuriers : les entraves tombaient et les nuages se dissipaient, et devant la science et la raison publique fuyaient les préjugés et s'évanouissaient les terreurs superstitieuses, qui avaient gardé jusques là les avenues de l'Océan : l'ensemble du globe apparaissait dans toute son immensité.

L'esprit commercial comprit tout d'abord les destinées magnifiques qui l'attendaient ; il franchit hardiment le cercle étroit dans lequel il tournait depuis le temps des Phéniciens ; l'activité de ses efforts croissait avec l'espace qui s'ouvrait à son ambition. Tout se tient dans l'histoire : les faits ont leur filiation incontestable; ce qui se produisait au jour sous cette commotion profonde avait germé dans le passé ; mais les nouveaux rapports ne pouvaient entrer dans la voie du libre développement, sans les conditions nouvelles, amenées par la grande révolution géographique.

Ainsi, dès le commencement, les signes monétaires facilitaient les échanges. On avait depuis longtemps des comptoirs et des factoreries ; on avait une politique commerciale, une législation commerciale, une navigation maritime. Enfin, l'on savait que le commerce était le plus puissant agent de prépondérance politique. Toutefois, ces divers éléments de la vie sociale reçurent une impulsion bien autrement énergique et féconde, lorsque la boussole eut assuré à l'homme l'empire des mers, et qu'il put embrasser le globe entier dans le vaste réseau de ses spéculations mercantiles.

Et puis les méditations de la pensée étaient sollicitées in-

[1] Le 20 novembre 1497, Barthelémy Diaz, qui avait doublé le cap dix ans auparavant, périt dans un naufrage. — Gama atteignit Calicut le 20 mai 1498.

cessamment par des phénomènes nouveaux. Partout, aux yeux des voyageurs ou des conquérants, se révélait quelque merveille; la famille humaine s'accroissait de mille tribus inconnues, avec des souches d'idiomes aux ramifications innombrables; des végétaux gigantesques apparaissaient sur les versants de montagnes colossales qui recélaient d'inépuisables magasins de richesses métalliques; les sciences s'emparaient d'une foule d'idées nouvelles; l'industrie manufacturière vit s'accroître la masse de ses matériaux; avec l'horizon politique s'élargissait l'horizon de l'intelligence, et un mouvement rapide et général entraînait la société européenne dans la carrière du perfectionnement [1].

Quand le Nouveau Monde fut trouvé, on eut hâte de l'exploiter, et l'on créa pour cela des colonies. Dans l'antiquité nous avons vu des établissements analogues. C'étaient des débouchés par lesquels un État versait le trop-plein de sa population au dehors, ou bien les conquérants élevaient dans les pays soumis des villes qu'ils peuplaient de soldats ou de vétérans. Ainsi les colonies romaines étaient des stations militaires, des corps d'observation et des camps en permanence, disséminés dans l'empire. Le système colonial des modernes repose sur des vues commerciales. Les Européens se ruèrent d'abord sur l'Amérique comme des bêtes féroces sur une proie; puis, après avoir suffisamment brûlé, pillé, saccagé et égorgé, ils comprirent qu'il y aurait plus de profit à trafiquer avec leurs victimes qu'à les exterminer. On se contenta de s'assurer le monopole des productions du sol. La législation intervint pour régler les relations de la mère-patrie avec les colonies; mais la législation était l'instrument du

[1] Chaque jour, écrit Pierre Martyr, d'Anghiera, dans ses lettres de 1493 et 1494, chaque jour, il nous arrive de nouveaux prodiges de ce monde nouveau, de ces antipodes de l'Ouest qu'un certain Génois (*Christophorus quidam Colonus, vir ligur*) vient de découvrir. Notre ami Pomponius Laetus n'a pu retenir des larmes de joie, lorsque je lui ai donné la première nouvelle de cet événement inattendu. » (Humboldt, *Histoire de la Géographie du Nouveau Monde*, t. I, prélim. p. 4 et suiv.) (*Note du Traducteur.*)

maître ; elle fut dure, vexatoire, oppressive et souvent cruelle. Aussi le gouvernement métropolitain avait-il besoin d'une vigilance et d'une sollicitude constantes pour maintenir son autorité dans les contrées lointaines, où son action était paralysée par la distance, et dont la possession était toujours contestée et incertaine. C'est par les établissements coloniaux que la civilisation européenne s'est propagée dans le monde ; par malheur, elle appelait à son aide la guerre, le brigandage et les passions fanatiques; trop souvent ses bienfaits ont l'air de châtiments et ses enseignements sont des vengeances ; les cannibales se révoltaient contre la férocité des prédicateurs du christianisme [1].

Dans la suite des siècles, sous l'influence simultanée de causes diverses, le système colonial acquit une importance politique, qui n'était pas entrée sans doute dans la prévision des fondateurs. Par leurs relations, si restreintes qu'elles pussent être avec la métropole, les colonies prenaient un accroissement continu et qui finit par déborder en quelque sorte leur position extérieure ; elles étaient trop puissantes pour obéir. Il arriva une crise qui ne tenait nullement à la concurrence de quelque

[1] Les colonies facilitent la consommation des denrées de la métropole, lui fournissent celles qui manquent et à de meilleures conditions qu'on ne pourrait les obtenir chez ses voisins ; elles donnent de l'occupation à un nombre plus considérable de manufacturiers, artisans, pêcheurs, matelots, etc., et procurent un plus grand superflu pour le commerce de la nation avec l'étranger, une plus grande circulation d'espèces dans l'intérieur de l'État. Mais il ne faut jamais perdre de vue que les colonies n'ont été fondées qu'en faveur du pays de la domination ; que lorsqu'elles pourront s'en passer, elles ne lui seront plus d'aucune utilité. Par une conséquence de ce principe, on a souvent travaillé à restreindre les arts et la culture dans nos colonies à tels et tels objets, suivant les convenances de la métropole. L'Angleterre, s'étant aperçue que plusieurs de ses colonies avaient des fabriques de chapeaux et d'étoffes de laine, a défendu aux colons d'employer les nègres à aucune manufacture. Elle a prohibé en dernier lieu les représentations d'espèces que les habitants de la Nouvelle Angleterre voulaient introduire pour multiplier leurs capitaux. C'est peut-être une faute qu'elle a faite d'avoir laissé établir des raffineries de sucre dans les colonies qui le produisent. (*Les Progrès du Commerce*, Amsterdam, aux dépens de la compagnie, 1761, p. 173 et 174.)
(*Note du Traducteur.*)

nation rivale ; elle s'explique tout naturellement par les modifications survenues dans la situation des colonies ; elles s'étaient développées sur de trop vastes proportions pour se mouvoir à l'aise dans l'étroite sphère où les avait renfermées la métropole. Cette crise amena l'insurrection, qui fut presque toujours victorieuse. C'est ainsi, pour ne citer que l'exemple le plus connu, c'est ainsi que les contrées qui ont formé depuis l'union de l'Amérique du Nord, secouèrent le joug de la domination anglaise. Les insurgés sortirent triomphants d'une lutte entreprise avec des forces de beaucoup inférieures à la puissance de l'oppresseur. Toutes les colonies finiront par s'émanciper, car toutes elles ont besoin d'indépendance pour exister; la liberté, nous ne saurions trop le répéter, est l'élément vital du commerce [1].

Beaucoup de colonies ont été aussi des établissements de culture; on y introduisit des plantes exotiques dans le but d'augmenter les produits de l'industrie agricole. La canne à sucre, qui est originaire de l'Asie orientale (Chine, Siam, Cochinchine), a été transportée par les Sarrasins dans la Sicile et en Espagne ; la vigne a passé dans les îles Canaries et dans les Açores. Le caféier [2], le riz, le tabac, viennent aujourd'hui dans des contrées où ces précieux végétaux n'étaient pas originaires. Les colonies où s'exploitent à la fois la culture et l'industrie mercantile ont toujours fixé plus particulièrement l'attention du gouvernement métropolitain. Les deux branches de production, en s'appuyant l'une sur l'autre, prenent un accroissement plus rapide, et sont d'un rapport plus riche et plus assuré.

[1] Avant un siècle, il n'y aura plus de colonies dans la vieille acception du mot, mais des peuples liés entre eux par des relations d'autant plus avantageuses qu'elles seront plus libres. (Mac-Culloch, *Dictionnaire dn Commerce.*)
(*Note du Traducteur.*)

[2] Les Hollandais transportèrent le caféier de Moka à Batavia ; ils en envoyèrent un pied à Louis XIV : ce pied est la souche de tous les caféiers qui furent plantés depuis dans les îles françaises de l'Amérique.
(*Note du Traducteur.*)

Nous terminons ici les considérations générales sur la vaste commotion qui frappa le monde après la découverte de l'Amérique, et nous allons suivre les phases qu'a parcourues le commerce chez les principales nations marchandes, depuis cet événement jusqu'à nos jours.

LE PORTUGAL.

Nous commençons par le Portugal, dont les navires avaient tracé les premiers sillons lumineux dans la nuit qui couvrait l'Océan indien. Ses découvertes, chantées par le Camoëns, marquent une ère nouvelle dans les arts de la pensée, et déterminent un changement profond dans la sphère des intérêts matériels. Maîtres du marché de l'Inde, avec une industrie nationale et quelque intelligence des affaires, les Portugais étaient les arbitres souverains des échanges. Au lieu de se créer des débouchés dans toute l'Europe pour les denrées orientales, ils les ramènent à Lisbonne où les autres nations viennent les chercher pour les revendre avec de grands bénéfices. C'est ainsi que Venise expédiait ses articles pour cette capitale, où ses galères chargeaient en retour les épiceries, qu'elle faisait passer par Nuremberg, en Allemagne, en Italie, etc. Les Hollandais tiraient directement leurs provisions du Portugal, dont les navires fréquentaient le port d'Anvers ! Ces faits dénotent chez les Portugais une ignorance complète des premiers éléments de l'économie politique : ils ouvraient bénévolement des débouchés à des peuples rivaux, et se créaient une concurrence qui leur enlevait la moitié de leurs profits. C'était une nation entreprenante, passionnée pour l'art nautique, poussée par une bravoure aventureuse, cherchant des pays nouveaux pour y trouver de nouveaux ennemis à combattre. C'étaient les chevaliers errants de la mer, dont le Camoëns nous semble le type le plus parfait; mais ils n'entendaient rien aux intérêts positifs. Et puis tout commerce extérieur qui ne porte point sur une solide industrie manufacturière largement développée, flotte, pour ainsi dire, dans le vide et à la merci des événements.

Maîtresse de Calicut, avec des flottes redoutables et d'habiles marins, régnant sur la mer Rouge et sur le golfe Persique, deux positions capitales qui lui assuraient le monopole dans ces parages, la nation portugaise, dans toute sa vigueur juvénile et dans tout l'élan de l'héroïsme, ne put jamais dominer le commerce avec une autorité souveraine et absolue; elle n'eut jamais cette prépotence qu'avaient eue Gênes et Venise. C'est, encore une fois, faute de fabriques et de manufactures, qu'elle ne put se maintenir et que sa grandeur passagère n'agit que faiblement sur la situation matérielle du pays. Que si, aux temps de sa splendeur, le Portugal apportait à Anvers des épices pour la valeur d'un million de couronnes, s'il fournissait en outre des perles, des soieries et des cotonnades de l'Inde, de l'ivoire, des vins de Madère, du sel, etc., le gain que procurait la vente de ces chargements n'était nullement proportionné aux immenses ressources dont on disposait.

Le cours de ces prospérités s'arrêta lorsqu'après l'extinction de la maison régnante dans la personne du cardinal Henri de Bourgogne, Philippe II réunit le royaume à sa couronne. Le nouveau souverain ruina sa conquête avec un acharnement insensé. L'Espagne se sentait chanceler sous le poids de sa grandeur : la puissance croissante de ses voisins l'humiliait et l'irritait. Ils s'étaient élevés par la navigation et par le commerce; c'est par là qu'on essaie de les renverser. En 1584, défense fut faite aux Hollandais de fréquenter les côtes de Portugal; ils continuent de s'y rendre sous le pavillon anséatique, jusqu'en 1599. Survint alors un second édit royal plus sévère que le premier, et qui rendit toute communication entre les deux peuples impossible à l'avenir. Cinquante bâtiments hollandais, qui étaient en rade à Lisbonne, furent confisqués.

Forcés de renoncer à un marché que leur fermait la violence brutale du despotisme, les Hollandais résolurent d'aller eux-mêmes en Orient; ils réussirent à se frayer un chemin

vers les heureuses contrées qui produisent, comme dit le Camoëns, *l'odorante cannelle*, *le girofle parfumé*, *les plantes aux vertus salutaires*. Leur première expédition mit à la voile le 2 avril 1595; le 14 avril de l'année 1597, elle avait heureusement atteint le terme de son voyage. Dès l'apparition du pavillon hollandais dans la mer des Indes, les affaires de Portugal entrent dans une voie rapide de décadence. La guerre éclate entre les nations rivales. On montre des deux côtés une fureur proportionnée à l'importance des intérêts en litige. Les Hollandais sont traqués comme des pirates; ils se battent en héros. Cinq de leurs navires sont attaqués près de Bantam par une flottille de treize vaisseaux portugais et espagnols, qui est mise en déroute. La bravoure et l'enthousiasme chevaleresque, qui avaient jadis enflammé Gama et ses compagnons, semblent avoir passé dans l'âme de ces froids et méthodiques marchands du Nord. La grande œuvre d'Albuquerque est ruinée en peu d'années. Les Hollandais, à leur tour, font la chasse à leurs adversaires, les frappent de coups terribles sans les laisser respirer, capturent leurs plus riches embarcations, remportent victoire sur victoire, leur enlèvent leurs positions et leurs alliés, et bientôt le nom portugais, qui a longtemps rempli ces parages d'admiration, y est honni et méprisé. C'est ainsi que la Hollande conquit la suprématie dans les mers de l'Inde. La haine jalouse de Philippe II, après avoir fait perdre au Portugal les marchés de l'Orient, acheva son œuvre en paralysant, par des impôts exorbitants, l'industrie de ce malheureux pays.

On sait que Jean de Bragance délivra le royaume de la domination étrangère (en 1640). Après avoir perdu les Indes, les Portugais avaient porté leur attention sur le Brésil, où ils avaient donné une grande extension à la culture du sucre. Malgré la concurrence de la Hollande, qui s'était emparée de Fernambouc (1630), ils approvisionnaient presque toute l'Europe de sucre du Brésil; les marchands venaient le prendre à Lisbonne, ainsi que d'autres productions portu-

gaises, qu'ils échangeaient contre les denrées de leur pays. Les noirs fournis par les possessions africaines étaient employés dans les plantations du Brésil[1].

Toutefois, ces faibles avantages ne suffisaient point pour arrêter la ruine du commerce portugais : il avait reçu un choc trop rude. L'agriculture et l'industrie ne purent se relever pendant la longue lutte avec l'Espagne (jusqu'en 1668). L'appauvrissement progressif qui envahissait toutes les classes décida Jean de Bragance à mettre un terme aux persécutions des Juifs, pour conserver au pays les riches capitaux qu'ils possédaient. Le commerce extérieur avait passé peu à peu aux mains des étrangers ; à l'intérieur, les relations languissaient et se restreignaient de plus en plus : voilà où en était arrivé ce puissant royaume au bout de cent cinquante ans ; sa prospérité avait tout au plus duré un siècle. Ce qui hâta sa ruine, ce fut l'assistance de l'Angleterre, que l'on dut implorer pour se faire un appui contre l'Espagne. Les priviléges accordés par le traité de Methuen, en 1703, ne suffirent point aux Anglais : sous le nom de négociants portugais, ils s'emparèrent d'une bonne partie du commerce que le royaume faisait avec l'Europe ; ils approvisionnaient à peu près exclusivement le pays de produits étrangers. Aussi l'Angleterre n'eut pas grand mérite à se montrer reconnaissante, lorsqu'en 1762 l'Espagne voulut lui arracher sa proie : grâce aux vaisseaux anglais, le Portugal obtint, l'année suivante, une paix avantageuse. Du reste, commerce, politique, tout allait à l'aventure, sans idée directrice. Les Jésuites, le clergé séculier et la noblesse exploitaient la nation et ne faisaient rien pour son bien-être ni pour l'avancement de sa culture intellectuelle. Les Juifs, que Jean de Bragance avait ménagés dans des vues intéressées, furent définitivement chassés du royaume par don Pedro II. Les espérances qu'avait fait

[1] Jusque vers le milieu du XVII[e] siècle, la production sucrière du Brésil a alimenté presque tous les marchés de l'Europe. A cette époque, le kilogramme coûtait de 3 fr. à 3 fr. 50. (*Note du Trad.*)

concevoir la découverte des mines d'or et de diamants, au Brésil, ne tardèrent pas à s'évanouir. Ces trésors servirent à payer les produits importés par la Grande-Bretagne. On manquait de numéraire et de tout autre moyen d'échange. Le comte d'Erceira, ministre de don Pedro II, fit d'inutiles efforts pour relever les affaires du pays. Le marquis de Pombal ne fut pas plus heureux. L'abrogation de la loi qui interdisait la circulation des grains dans les provinces du royaume fut impuissante à briser le joug du monopole. La compagnie du Haut-Douero, instituée, en 1756, pour activer la culture de la vigne dans le Tras-os-Montés et le Beïra, fut un obstacle de plus. Par une erreur aussi funeste qu'inexplicable, le marquis de Pombal s'obstinait à vouloir diriger le cours des échanges vers la France, qui n'avait que faire des vins d'Oporto, et qui s'approvisionnait de sucre dans ses propres colonies. L'Espagne ne fournissait guère plus de ressources au commerce portugais. En s'appuyant sur l'Espagne et sur la France pour affranchir l'industrie nationale de la domination anglaise, Pombal tentait une voie directement opposée aux intérêts du royaume; sa politique reposait sur des hypothèses que rien ne justifiait.

On trouvait quelques ressources dans le débit des produits du Brésil : bois de teinture, tabacs, peaux, etc. On les vendait aux Pays-Bas et à l'Allemagne qui livraient en retour des toiles, des bois de construction, des grains, du chanvre, etc. C'est à Lisbonne et à Oporto que se trouvait le siége principal de ces échanges, auxquels leur marine marchande prenait une part active. Vingt et un navires portugais passent le Sund en 1779; en 1791, le chiffre s'élève à vingt-trois.

En 1784, il y eut un traité de commerce avec les États-Unis de l'Amérique du Nord; ils fournissaient du blé et des bois de construction, et prenaient en retour des vins et des espèces. Lorsqu'à partir de 1795 la Hollande, soumise par les armes de la République française, dut fermer ses ports, les sucres et autres denrées du Brésil trouvèrent

un débouché avantageux à Hambourg, où s'approvisionnaient les autres villes maritimes du nord de l'Allemagne. Vers la fin du XVIIIe siècle, les navires portugais commençaient à aller prendre dans les ports russes de la mer Noire, les denrées qu'on avait reçues jusqu'alors de seconde main. Les relations avec la France n'avaient éprouvé qu'une interruption passagère lors de la révolution de 1789 ; elles prirent une nouvelle importance après l'invasion de l'armée espagnole ; le Portugal, tout en se rapprochant du système français, gardait ses liaisons avec la Grande-Bretagne. La guerre ayant éclaté de nouveau entre cette puissance et le cabinet de Madrid, les marchandises anglaises, en destination pour l'Espagne, durent passer par le Portugal. Un mouvement ascensionnel se fait également remarquer dans le commerce avec les Indes orientales et la Chine. Le nombre des navires expédiés pour ces parages lointains n'était que de trois, vers le milieu du XVIIIe siècle : au commencement du siècle suivant, on en compte dix ou onze. Quant à l'île de Madère, elle était en liaison directe avec l'Angleterre et les Etats-Unis de l'Amérique du Nord.

En 1807, le Portugal à son tour est frappé par l'épée victorieuse de Napoléon. La nation portugaise, abrutie par le despotisme religieux, retombe de nouveau sous la domination étrangère. La guerre ravage les plus belles provinces ; la charrue abandonne les champs dévastés ; les navires restent oisifs dans les ports qui sont fermés à l'étranger ; les ateliers sont déserts ; le papier-monnaie subit une dépréciation presque complète. Dans ces terribles conjonctures le régent s'embarque avec sa famille (1808), et fixe son séjour au Brésil, qui recouvre son indépendance et commence même à prendre une certaine prééminence sur la métropole. La nation se lève en masse, et, à l'aide des armées anglaises, réussit à chasser les Espagnols (1810). Toutefois, le commerce portugais se ressentait cruellement de l'absence de la cour : en effet, des rapports directs s'établissent, dès lors, entre

le Brésil, les Indes orientales et l'Afrique; Lisbonne, Oporto, Sétuval devinrent les entrepôts des marchandises anglaises, qui entraient en Espagne par contrebande. Enfin la Grande-Bretagne conclut, en 1807, un traité des plus avantageux, pour 25 ans, avec le gouvernement portugais. Aux termes de ce traité, les marchandises anglaises n'étaient soumises qu'à un droit d'entrée de 15 pour 100 *ad valorem*; les autres nations payaient le double. Cela équivalait presqu'à un monopole. Quelle nation eût pu soutenir la concurrence avec l'Angleterre ainsi favorisée sur le marché de Lisbonne? L'industrie linière de l'Allemagne en reçut notamment une forte atteinte [1]. Du reste, le traité ouvrit aux vins d'Oporto un débouché sûr et avantageux en Angleterre. Ce qui fit également grand tort aux relations de l'Allemagne avec le Portugal, c'est que l'Amérique du Nord et la Russie méridionale y introduisaient maintenant des produits qui, jusque là, avaient été apportés par les navires de Hambourg, de Lubeck, etc. Au Brésil, les marchandises de la métropole étaient favorablement traitées : elle y envoyait des vins, des huiles, de la farine, du biscuit, du sel, du beurre, des poissons et des fruits. Toutefois les Français, les Américains du Nord et les Anglais lui faisaient une concurrence fâcheuse; on préférait notamment les vins de France à ceux de la mère-patrie.

En 1819, pour arrêter ce débordement d'importations, on eut recours au système protectionniste; on éleva les droits sur les produits des fabriques étrangères, sur les grains; on restreignit les monopoles accordés précédemment à la compagnie du Haut-Douero. Par suite de cette mesure, l'agriculture et l'industrie viticole se relevèrent, et, pour la première fois depuis cent quarante ans, le Portugal se vit en état d'exporter une assez forte partie de céréales : précé-

[1] Les priviléges toujours très-précaires des villes anséatiques en Portugal n'ont jamais été d'une utilité durable pour l'Allemagne.

demment le blé lui venait principalement de Hambourg. On voit par là que les guerres civiles n'ont pas fait autant de mal au pays qu'on pourrait le croire, et qu'il a repris rapidement des forces depuis que l'exploitation par l'Angleterre a cessé. Le traité avec cette puissance, expiré en 1841, n'a pas été renouvelé. Depuis, l'importation des marchandises allemandes a pris de l'extension. L'Allemagne importe, principalement par Hambourg et Altona[1] : beurre, fromages, cotonnades allemandes et suisses, toiles, surtout toiles d'emballage, quincaillerie, verrerie. En échange le Portugal fournit: sucre du Brésil, peaux, cornes de bœufs, vins, citrons, oranges, amandes, sel. Si les importations des tissus de laine et de coton par l'Angleterre sont plus fortes que les importations allemandes, par contre, depuis 1831, l'Allemagne y envoie du beurre et du fromage en plus grande quantité.

C'est là un exemple frappant des conséquences inévitables qu'entraînent les priviléges commerciaux, et l'Allemagne agirait dans ses intérêts en signant un traité avec le Portugal, comme le bruit s'en répand. L'accroissement du commerce allemand avec les principaux ports de ce royaume, donna un grand essor à la marine de Hambourg; c'est sans doute ce qui décida

[1] Importations de l'Allemagne en Portugal, par Hambourg :

En 1837	environ pour	950,000 M. B.
1838	—	1,947,000
1839	—	2,50 ,000
1840	—	2,000,000
1841	—	1,555,000

[2] En 1831, furent importés en Portugal 20,969 quintaux de beurre d'Angleterre et d'Irlande; en 1839, ce chiffre se réduit à 5,996, et l'année suivante à 4,689.

Hambourg importa en 1838 pour 1,050,000 M. B. de beurre, et pour 1,000,000, en 1839.

En 1840 : 17,434 *gebinde* de beurre et, 7,185 livres de fromage.

En 1841 : 16,054 et 11,254.

En 1840 : 10,254 pièces de toile.

(Voir Soetbeer, du commerce de Hambourg, 1840.)

le gouvernement à publier un décret (1837) qui assure la remise de 15 p. 100 et de la moitié du droit de navigation aux marchandises importées sur navires nationaux. Les droits d'entrée étant très-élevés, cette mesure donna une impulsion nouvelle à la marine portugaise. Sous ce rapport, il y a une si forte différence en faveur des nationaux, que l'exportation des produits du pays par des bâtiments étrangers devient à peu près impossible. C'est ainsi, par exemple, que les vins en partance pour l'Amérique du Nord et pour le Brésil n'acquittent qu'un droit de sortie de 1 p. 100 à bord d'un navire portugais : pour les navires étrangers, le droit est de 4,000 reis par pipe. Le 6 août 1841 fut rendu un décret qui exempte du droit de tonnage tout bâtiment venant avec son lest à Lisbonne, pour y prendre un plein chargement de sel. Le 18 octobre 1841, les 15 pour 100 de remise furent retirés : en même temps on promulgua une espèce de loi maritime, calquée sur le fameux acte de navigation et qui fut mise en vigueur au commencement de 1842. Dans le courant de cette même année, il entra au port de Lisbonne mille neuf bâtiments à voiles et cent soixante-deux bateaux à vapeur ; sur ce chiffre, il n'y avait qu'un petit nombre de navires allemands ; la marine anglaise avait repris son ancienne supériorité[1].

L'ESPAGNE.

C'est uniquement aux richesses du Nouveau-Monde que l'Espagne doit le rang qu'elle occupe dans l'histoire commerciale ; ses propres travaux n'y sont pour rien. Avec toutes ses découvertes et ses conquêtes, jamais l'Espagne ne s'est élevée au niveau du Portugal et de la Hollande. Ce fait s'explique en partie par ses guerres incessantes avec les

[1] V. Dumouriez, *Etat présent du royaume de Portugal*. Hambourg, 1797. — Balbi, *Essai statistique sur le royaume de Portugal et d'Algarve*. Paris, 1822. — De Gulich, *Histoire du Commerce, de l'Industrie et de l'Agriculture*. 1830.

Maures[1]. On sait que la lutte se prolongea jusqu'à la prise de Grenade (1482). Du reste, on ne saurait nier que c'est à partir de l'expulsion de ces éternels ennemis de la chrétienté que le pays commence à décheoir de son ancienne splendeur. Les conséquences en furent d'autant plus fâcheuses que, dans cette même année, Ferdinand-le-Catholique chassa les Juifs du royaume. On a de la peine à concevoir comment le pieux monarque put se résoudre à fournir à Colomb les moyens d'accomplir son entreprise. En effet, nous savons par la géographie de Cosinas que, sous peine d'être condamné comme hérétique, il était défendu d'enseigner que la terre était ronde. On se rappelle la fameuse rétractation extorquée à Galilée par le Saint-Office. Les trésors du monde occidental, au lieu de donner l'impulsion à l'activité commerciale des Espagnols, ne firent qu'allumer dans la masse de la nation la soif de l'or et la passion des conquêtes. De 1492 à 1500, la valeur totale de l'or et de l'argent importés d'Amérique n'a été que de 52,000 liv. sterl. (250,000 piastres), suivant les calculs de M. Alexandre de Humboldt ; toutefois c'en était assez pour éveiller la cupidité de l'Espagne. En 1502, Ovando envoya 2,500 marcs d'or en Europe ; la plus grande partie de cette riche cargaison s'abîma dans les flots. A la prise de Mexico, une énorme quantité d'argent que les Caciques y avaient amassé tomba entre les mains de Fernand-Cortez; il y trouva en outre 2,560 marcs d'or; à Tenochtitlan, 80,000 liv. sterl. furent la proie du vainqueur, etc. L'exploitation des mines du pays augmenta ces richesses. La valeur de l'or et de l'argent importés de 1500 à 1545 s'est élevée à 3,000,000 piastres. D'après des conclusions aussi précises que possible, la masse des métaux précieux s'accrut d'en-

[1] Suivant le style pompeux des historiens espagnols, il s'écoula huit siècles d'une guerre non interrompue, et il se donna 3,700 batailles, avant que le dernier des royaumes maures fût soumis aux armes chrétiennes.—Robertson, *Histoire de Charles-Quint.* (*Note du Traducteur.*)

viron 80 p. 100 en Europe. Vers la même époque, les Espagnols s'emparèrent du Chili. Dès 1539, Antioquia et Choco fournissaient de l'or. De 1557 à 1578, les mines de Potosi produisaient, par an, 2,130,925 pesos (440,000 liv. st.), et de 1579 à 1600, par an, 1,389,859 pesos (280,000 liv. st). Ces prodigieux résultats stimulèrent puissamment l'émulation de l'Europe : l'exploitation minière y rapporta par an, de 1547 à 1600, environ 2,250,000 liv. st. Avec la masse des métaux précieux déjà en circulation vers la fin du XVIe siècle, cela fait en tout la somme énorme de 170,000,000 liv. st.[1].

Les Espagnols portèrent la peine de la cruauté qu'ils avaient déployée contre les indigènes. Les pays conquis, dépeuplés sans pitié par les conquérants, se changèrent en vastes solitudes, qui ne produisaient rien, et où par conséquent la consommation était nulle. Dès lors il ne pouvait s'y former un commerce d'exportation et d'importation, comme il avait été établi dans les possessions portugaises. Au surplus, les Espagnols tenaient beaucoup moins à trafiquer qu'à accaparer l'or et l'argent du pays. Ces métaux leur fournissaient un moyen de se procurer chez les peuples fabricants et marchands de l'Europe les produits dont ils avaient besoin ; il s'ensuivit que leur propre industrie marcha rapidement vers sa ruine. Trop fiers pour travailler, ils achetaient au lieu de produire ; les Pays-Bas, l'Italie, etc., s'enrichissaient à leurs dépens. A la vérité, les fabriques de draps, à Ségovie, occupaient 13,000 ouvriers en 1552 ; en outre, Grenade et l'Andalousie fournissaient des soieries, Cuença des papiers ; mais on ne pouvait suffire aux demandes de l'Amérique. La surabondance des espèces en diminua la valeur ; le taux du salaire monta avec le prix des subsistances alimentaires.

Sous le double rapport de l'agriculture et de l'industrie manufacturière, l'Espagne devint tributaire du reste de l'Eu-

[1] Jacob, *De la production et de la consommation des métaux précieux*. Tom. II, pag. 27 et suiv.

rope. Le numéraire qui passait à l'étranger n'était point renouvelé par le travail national. L'Espagne nous fournit un exemple de plus qui prouve que ce n'est pas l'affluence excessive des métaux monnayés qui constitue la vraie richesse des nations, tant qu'ils ne sont point appliqués au mouvement de la production industrielle et au développement de l'intelligence. Pour que les métaux précieux soient utiles, il faut qu'ils réveillent l'activité de l'homme et lui créent des moyens nouveaux d'accroître son avoir.

En Espagne, tout le contraire eut lieu ; jamais le gouvernement n'y suivit un système quelconque de politique commerciale. Les dépouilles de l'Amérique furent en partie la proie du clergé et des couvents ; la guerre absorba le reste. Quand toutes les ressources furent épuisées, Philippe II, par la conquête du Portugal et l'asservissement des Pays-Bas, tenta vainement de créer le commerce en Espagne ; il ne fit que détruire ce qu'il voulait conquérir. L'*invincible* Armada avait été anéantie par les Anglais en 1585 : ce fut un coup mortel pour la marine espagnole. L'industrie, le commerce et l'agriculture succombèrent sous le poids des droits et des impôts. En fermant les ports du Portugal aux Hollandais, ainsi qu'il a été dit plus haut, il fit perdre aux Portugais les possessions qu'ils avaient dans l'Inde. Pour échapper aux vexations du despote, les négociants d'Anvers et autres villes flamandes s'établirent en Hollande, à Amsterdam, Rotterdam. Ainsi il arriva qu'à sa mort (1582) Philippe II laissa à ses héritiers un royaume épuisé, et pour 140 millions de ducats de dettes.

Le mal alla toujours croissant surtout depuis 1610, où l'on expulsa les derniers débris de la population arabe. Le pays perdit par cette mesure environ un million de laborieux habitants. Les céréales, les produits ouvrés, les matériaux pour construction de vaisseaux continuaient à être fournis par la France, la Hollande et l'Angleterre, et ces importations se payaient comptant. L'exploitation minière était arrêtée

en Espagne comme dans les colonies. Des droits exorbitants entravaient les échanges ; le plus onéreux était l'*alkavala*, redevance prélevée sur le produit de la vente et acquittée par le vendeur. En 1720, l'*Alkavala* montait encore à 5 pour 100 de la valeur des marchandises. Qu'on joigne à cela des guerres continuelles, et l'on comprendra sans peine que tout progrès industriel était devenu impossible. A Séville, où dans d'autres temps plus de 16,000 métiers avaient été en plein rapport, on n'en trouve plus que 400 au commencement du XVIIIe siècle. Vers cette époque, l'ensablement des bouches du Guadalquivir ayant rendu le port de Séville impraticable, Cadix devint le siége des relations avec les colonies. Vingt-sept galions cinglaient, chaque année, de Cadix vers l'Amérique du Sud ; une flotte de vingt-trois navires était expédiée tous les trois ans pour le Mexique, où, sous l'influence d'une paix prolongée, s'était manifestée une amélioration sensible dans le sort de la population. C'est principalement dans le voisinage des villes que les habitants commençaient à se relever de l'état d'abaissement où ils avaient langui, et à se créer quelque avoir, soit par le négoce, soit en se livrant à l'industrie manufacturière ou agricole. Le mouvement ascensionnel avait été favorisé par la fécondité des mines durant le XVIIe siècle. On évalue à 12,600,000 de piastres, le produit annuel de l'extraction des métaux précieux dans le Pérou, le Chili, la Colombie et à Buénos-Ayres. C'est vers cette époque que l'usage des bijoux, des vases d'or et d'argent commence à se généraliser parmi les classes moyennes, où l'aisance avait répandu le goût du luxe. Si le prix des choses nécessaires à la vie avait augmenté par suite de la dépréciation que les produits énormes de l'exploitation minière avaient fait éprouver aux métaux précieux ; d'un autre côté cette augmentation de prix avait déterminé une puissante impulsion industrielle.

L'avénement des Bourbons marque une ère d'amélioration dans les affaires de l'Espagne.

Sous les règnes de Philippe V, Ferdinand VI, Charles III, on voit s'augmenter la production et les échanges.

En 1728, fut créée la compagnie de Carracas pour encourager l'agriculture dans le nord de l'Amérique méridionale ; on fonda une colonie allemande dans la Sierra-Morena ; on ranima la production dans les fabriques existantes ; de nouveaux établissements industriels s'élevèrent ; les réglements qui prohibaient l'exportation des grains d'une province à l'autre, furent abrogés ; on commença à cultiver le chanvre et la garance : jusqu'alors ces deux articles avaient fait sortir de fortes sommes du royaume.

Avec tous ses efforts, la production du pays était loin de pouvoir suffire aux besoins de la consommation. La Hollande, la Sicile, la Grande-Bretagne et les colonies anglaises de l'Amérique du Nord continuaient à fournir les céréales. Les Français, par suite des changements politiques, faisaient une concurrence désastreuse aux Hollandais. Les villes anséatiques importaient des toiles. A part les interruptions fréquentes amenées par la guerre, l'importation anglaise était des plus importantes.

Ainsi non-seulement l'Espagne était en perte, mais en outre les nations étrangères portaient préjudice à ses relations avec les colonies. Malgré les prohibitions qui interdisaient aux étrangers les ports des possessions espagnoles, les Français et surtout les Anglais faisaient le commerce de contrebande avec ces contrées. C'est à l'île de Cuba, dont les Espagnols avaient exterminé la population indigène, que les contrebandiers avaient établi le centre de leurs opérations ; ils devenaient corsaires, dès que leur patrie entrait en guerre avec l'Espagne. Les Anglais étaient connus sous le nom de Boucaniers ; les Français s'appelaient Flibustiers; ils formaient ensemble l'association des Frères de la Côte. Dès le milieu du XVIIe siècle, ils obéissaient à un chef électif; pour ce poste dangereux, on choisissait de préférence les hommes les plus intrépides. Parmi ces écumeurs de mers, on cite Henry Morgan,

John Cook, Edouard Davis et Dampier, auquel on doit une description intéressante de ses expéditions. C'est ce même Dampier qui abandonna, dans l'île Juan-Fernandez, le lieutenant Alexandre Selkirk, le héros du Robinson. Comme les Boucaniers faisaient de bonnes affaires, leur nombre s'accrut rapidement. A l'île Saint-Christophe, il se forma deux colonies, appartenant chacune à une des deux principales nationalités; de graves discussions ne tardèrent pas à éclater entre les terribles aventuriers qui en appelèrent aux armes; la victoire resta aux Français. Ces établissements se multiplièrent dans les îles de l'Inde occidentale, la contrebande prenant de jour en jour plus d'extension; en outre les expéditions de ces infatigables pirates désolaient le commerce de l'Espagne. La contrebande des Flibustiers contribuait également à augmenter l'importation des noirs, surtout depuis la paix d'Utrecht. Par suite du traité d'Assiento (1713) conclu d'abord avec la France, et qui fut étendu plus tard aux Anglais, on importa, à Buénos-Ayres, plus de 50,000 nègres, qui furent employés à l'exploitation minière et à la culture du sol. La contrebande anglaise reçut une apparence de régularité par ce traité, qui permettait aux Anglais de débarquer, tous les ans, le chargement d'un navire à Porto-Bello. La France prenait une large part à ce trafic. Ce fut en 1667 qu'elle envoya le premier navire dans la mer du Sud; dès 1712, on voit déjà huit à neuf corsaires appartenant à cette nation sur les côtes du Chili et du Pérou. Dans la guerre entre l'Espagne et l'Angleterre (1719), les marins français reçurent toute sorte d'encouragements. En 1721, un navire français fit le trajet entre la Chine et la baie de Vanderas (Nouvelle-Espagne) en moins de 50 jours. Les Hollandais, de leur côté, attaquaient avec succès les colonies espagnoles: à la Havane, ils capturèrent une riche flottille. Malgré ces prouesses, la compagnie hollandaise des Indes occidentales faisait de mauvaises affaires.

Dans les premières années du XVIII[e] siècle, les Flibustiers

disparaissent peu à peu ; la piraterie et la contrebande n'en continuèrent pas moins. Poussée à bout par des pertes énormes, l'Espagne prit enfin un parti vigoureux pour arrêter les désordres : tout navire anglais fréquentant ces parages fut soumis à la visite. L'Angleterre ayant refusé de se soumettre à cette mesure, la guerre éclata. En 1739, l'Angleterre lança dans la mer du Sud une flotte assez mal équipée ; à part quelques prises, cette démonstration n'aboutit à aucun résultat. La contrebande continua à désoler le commerce de l'Espagne jusqu'à la fin du XVIII[e] siècle et lui fit éprouver de grandes pertes en numéraire. Par contre, ses colonies gagnèrent à ce contact journalier avec l'étranger. C'est dans ces relations qu'il faut chercher le germe de leur développement politique.

Avec un système commercial mieux entendu et une production plus féconde, l'Espagne n'avait rien à redouter de la contrebande ; mais l'inertie du caractère national et les guerres désastreuses que provoquait sans cesse la mauvaise politique du gouvernement, opposaient des obstacles insurmontables à tout progrès. Des prohibitions vexatoires, des droits énormes n'étaient nullement propres à vivifier les éléments de travail. Pour activer les affaires avec les Indes occidentales, on eut recours (1740) à ce qu'on appela navires de registre, c'est-à-dire qui étaient enregistrés. L'envoi de ces navires était devenu, en 1748, le privilége exclusif de Cadix, ce qui fit évanouir les espérances que l'on avait attachées à cette mesure. On eut lieu de se convaincre par la suite que Cadix n'avait rien gagné à ce privilége. En effet, en 1734, le port de cette ville avait reçu 596 navires anglais, 228 navires français et 147 navires hollandais ; en 1759, le chiffre se réduisit pour la Grande-Bretagne à 114, pour la France à 19 et pour la Hollande à 155. C'est pourquoi on organisa un service régulier de paquebots entre la Corogne et les possessions américaines ; de plus, à partir de 1765, les principaux ports de l'Espagne purent trafiquer librement avec les

Indes-Occidentales. Cette concession fût étendue à la Louisiane (1768), à la presqu'île d'Yucatan et à Campêche (1770), au Pérou, au Chili et à Buénos-Ayres (1778), et par la suite à Santa-Fé et à Guatimala. Les droits sur le coton furent abolis en 1766 dans la Catalogne, et six ans plus tard dans les autres provinces du royaume. On accorda sur divers points franchise d'impôts pour les principaux articles du commerce avec le monde occidental. L'influence salutaire de ces dispositions se fit bientôt sentir. Dès 1770, la valeur totale des produits de la Valence fut estimée à 65,000,000 de livres tournois. En 1783, le gouvernement rendit une loi qui astreignait tout artisan, sous peine de perdre ses droits civils, à faire exercer son métier par un de ses fils. Parmi les mesures les plus utiles de cette époque, nous citerons l'établissement des voitures publiques et surtout la création de la banque de San-Carlo. Enfin on se décida à accorder à tout sujet espagnol le droit de commercer en toute franchise avec les colonies américaines. Quant à l'agriculture, elle restait en arrière sur l'industrie. La majeure partie du sol appartenait à la noblesse et au clergé. Des aumônes intéressées, qu'alimentaient les couvents et les fondations pieuses, paralysaient l'activité nationale. Les récoltes ne suffisaient point à la consommation du pays, qui était obligé de tirer une partie de ses approvisionnements de l'étranger. Par contre, la quantité des produits ouvrés s'accroissait sensiblement : on fabriquait des étoffes de laine, de soie, de coton, du verre, des objets en acier, etc. Les exportations de Cadix, Malaga, Séville, Barçelone, Saint-Ander, Tortose, San-Lucar, Alicante, etc., pour les possessions américaines, se montèrent, en produits nationaux, à 337,266,601 réaux ; en marchandises fournies par la manufacture étrangère, à 429,982,185 réaux. L'importation se faisait en grande partie sur navires étrangers; toutefois la marine de l'Espagne ne resta pas oisive. En 1772, il n'y eut que deux navires espagnols qui passèrent le Sund; sept ans après, ce

chiffre s'éleva à huit, et en 1791, à vingt-huit. A cette époque, la production coloniale avait également augmenté. De 1748 à 1753, l'île de Cuba n'avait exporté que 173,000 quintaux par an ; en 1790, elle fournit 283,000 quintaux à l'exportation.

L'élan qu'avait pris le commerce en Espagne fut arrêté par la guerre avec l'Angleterre (1796), qui entrava les relations avec les colonies. La flotte espagnole fut battue le 15 février 1797. L'exploitation manufacturière avait pris un tel développement, qu'après la paix d'Amiens on put exporter au Mexique pour 11,539,210 de produits ouvrés ; le chiffre de l'importation étrangère n'y fut que de 8,861,640 piastres.

En 1804, la guerre avec la Grande-Bretagne recommence. Deux fléaux également cruels, la fièvre jaune et la famine, viennent assaillir la population ; le pays est ravagé par les armées de la France et de l'Angleterre. Enfin, l'Espagne se lève en 1807 et s'apprête à combattre pour son indépendance. La paix de 1814 fut impuissante à réparer tant de malheurs. Les finances étaient épuisées ; on augmenta les impôts ; l'industrie fut entravée ; Ferdinand VII rétablit l'inquisition. On fit une guerre désastreuse aux colonies, qui finirent par s'affranchir du joug de la métropole. Les bénéfices de l'exportation lainière furent sensiblement diminués par la concurrence que lui firent la France et l'Allemagne. Le rétablissement de la monarchie absolue par les Français (1823) anéantit tout ce que les Cortez avaient fait pour encourager l'industrie et l'agriculture. Le montant des droits fut porté à un chiffre énorme. Le gouvernement afferma l'exportation de certains articles à des particuliers, et créa ainsi des monopoles, qui ruinaient le pays sans qu'il en résultât de grands avantages pour le trésor. La récolte de 1821 avait manqué ; on avait à nourrir l'armée d'occupation que la France avait laissée en Espagne ; enfin les corsaires de l'Amérique du Sud vinrent infester les côtes du royaume. Avec les colonies, on avait perdu les produits de leurs mines.

L'Espagne ne conservait que l'île de Cuba, Portorico et les Philippines, dont les ports furent ouverts à toutes les nations marchandes. Les avantages qu'elles en retirèrent, furent largement compensés par les priviléges que le gouvernement accorda aux navires nationaux.

Les guerres civiles qui depuis de longues années ensanglantent l'Espagne, ont épuisé les ressources du pays. Les embarras financiers le mettent à la merci des factions, qui souvent ne font qu'obéir à l'impulsion venue du dehors. Ici comme sur bien d'autres points du globe, la France et l'Angleterre se disputent le terrain. Toutefois la Grande-Bretagne n'a guère eu vue que des avantages commerciaux, tandis que le gouvernement français vise à la prépondérance politique. Aussi l'importation anglaise a toujours maintenu sa supériorité, grâce à une contrebande active par Gibraltar et le Portugal. Dans ces derniers temps, le gouvernement d'Espartero s'est occupé sérieusement de détruire la contrebande anglaise, qui enrichit un petit nombre d'individus au détriment du peuple espagnol. C'est dans ce but qu'en novembre 1841, fut mis en vigueur un nouveau tarif pour l'Espagne et les îles adjacentes, à l'exclusion des colonies. Pour les importations sur navires nationaux, les droits sont gradués à 25, 33 1[2, 66 2[3 0[0; ils se montent beaucoup plus haut pour les objets manufacturés à l'étranger, sans exception; les étoffes de coton ou dans la fabrication desquelles il entre du coton, sont entièrement prohibées. Enfin une remise de la moitié des droits est accordée aux importations venant directement des colonies américaines sur navires nationaux; l'importation des produits des îles Philippines est exclusivement réservée au pavillon espagnol. Ce qui en outre révèle le caractère et la tendance du tarif, c'est qu'aucun navire n'est soumis à un droit de sortie, et que l'évaluation des droits de navigation, qui favorise très-faiblement la marine nationale, n'a subi aucun changement. Enfin, malgré tous ses efforts, il fut impossible à l'Angleterre d'obtenir un

traité de commerce. La convention que l'Espagne a conclue avec la Belgique anéantit l'importation lainière de l'Allemagne et favorise les toiles belges au détriment des toiles d'Écosse. L'Angleterre ne pouvant plus écouler ses cotons en Espagne, dut restreindre l'importation des produits qu'elle tire de ce pays. Sur l'exportation des vins de P. Santa-Maria et Xerès, il y a une différence en moins de 4,527 barriques pour 1841, et de 9,929 pour l'année suivante.

L'Espagne parviendra-t-elle, par des droits de douane excessifs, à relever la prospérité nationale à l'aide du commerce extérieur? L'expérience seule pourra nous l'apprendre. Il faut convenir d'ailleurs que l'état du pays rend la tâche de la législation commerciale très-difficile. L'esprit de trouble et de révolte qui couve dans le peuple est irrité sans cesse par d'odieux monopoles; il éclate à l'occasion de la moindre atteinte portée à l'égoïsme mercantile. De plus, la nation succombe sous le poids d'une dette de 10,495 millions de réaux. Dès aujourd'hui, l'heureuse influence de la liberté commerciale se fait sentir dans les relations de l'Espagne et de ses colonies avec les États-Unis de l'Amérique du Nord. La valeur totale des importations et exportations de 1840 à 1841 s'élève à 23,497,712 dollars. Sur ce chiffre, il y a 16,316,300 dollars pour les produits espagnols que reçurent les Etats-Unis, tandis que ceux-ci n'importaient en Espagne que pour la valeur de 7,181,509 dollars. A la même époque, l'île de Cuba importa aux Etats-Unis pour une somme de 11,567,027 dollars; l'exportation ne fut que de 5,739,082 dollars[1].

FRANCE.

La marine de la France resta d'abord stationnaire; son

[1] Voyez *Mémoires et considérations sur le commerce et les finances de l'Espagne*. Amsterdam, 1761. 4 vol. — Cavanilles : *Situation actuelle de l'Espagne. Trad. en allemand.* Berlin, 1785. — Bourgoing : *Tableau de l'Espagne moderne.* Paris, 1797.

commerce montra une certaine activité. Exportations : *Espagne :* céréales ; *Angleterre, Pays-Bas, villes anséatiques :* vins, fruits méridionaux, sel, huile, toiles de Normandie et de Bretagne, papiers. La France ne faisait point ces exportations par elle-même ; les étrangers venaient prendre les denrées sur leurs propres vaisseaux, ce qui augmentait naturellement leurs bénéfices. Importations : *Angleterre :* laine brute et ouvrée, poissons, plomb ; *Pays-Bas :* draps et autres produits manufacturés.

L'Italie fournissait des étoffes de soie, des brocarts d'or et d'argent et des velours. En 1521, des ouvriers italiens étant venus se fixer en France, on vit s'élever des fabriques de soieries à Lyon et sur plusieurs autres points du Midi ; leurs produits se vendaient à un prix très-élevé, la France étant obligée de tirer la matière première de l'Italie et du Levant. Le traité de 1536 favorisa le commerce avec la Turquie. On n'a pas oublié que, vers le même temps (1534), Jacques Cartier poursuivait ses explorations dans le Canada,

Le cours de ces prospérités fut arrêté par les luttes sanglantes que provoqua l'apparition du protestantisme en France. Les pertes qui en résultèrent pour toutes les branches de l'industrie, ne furent que faiblement compensées par les relations qui venaient de s'établir avec le Brésil et les États-Unis. Les bois de teinture que fournissait le Brésil étaient en partie exportés à Anvers. Les guerres continuelles avec l'étranger portaient également un grave préjudice aux échanges. Une époque féconde en améliorations de tout genre commence avec le ministère de Sully. L'édit de Nantes apporta de grands soulagements au pays, qui était écrasé d'impôts, et dont la population avait sensiblement diminué. On encouragea l'agriculture pour établir l'équilibre entre la production et la consommation. Les manufactures de laines, de toiles et de soieries prirent un essor si rapide, que bientôt les produits purent en être exportés comme autrefois, principalement en Hollande. Une économie sa-

gement entendue procura les moyens de payer une dette publique de 250,000,000 liv. Toutefois, comme on manquait de vaisseaux, le commerce extérieur se trouvait entre les mains des Anglais, des Hollandais et des villes anséatiques. C'était par l'entremise des Hollandais que l'on recevait les produits des Indes-Occidentales. Les premières tentatives de créer une marine remontent aux expéditions pour le Canada, où l'on fonda la ville de Quebec, en 1604. La première compagnie des Indes-Orientales avait été établie quatre ans auparavant; ses opérations ne commencèrent qu'en 1611. Le commerce avec Terre-Neuve et la Nouvelle-France (le Canada) fut concédé (1634) à une compagnie qui n'a jamais fait de grandes affaires.

Colbert acheva l'œuvre de Sully. Par des avances de fonds et des priviléges, on attira des manufacturiers de l'étranger, surtout de Flandre : cinq cents ouvriers drapiers, venus de ce pays, se fixèrent à Abbeville[1]; tous les genres de fabrication reçurent une impulsion. simultanée, et fournirent de vastes exportations pour l'Angleterre, l'Espagne et ses colonies. On creusa le canal du Languedoc, qui est, avec l'hôtel des Invalides, le plus beau monument du règne de Louis XIV. Il était réservé à Colbert de doter la France d'une marine. La compagnie des Indes-Occidentales ne subsista que quelques années : elle activa les échanges avec l'Amérique; mais ses efforts furent insuffisants pour supplanter les Hollandais, comme on l'avait espéré. Peut-être faut-il chercher l'explication de ce fait dans le caractère de la nation, pour qui les expéditions maritimes n'ont jamais eu un attrait bien puissant. Les résultats des travaux du grand ministre n'en offrent pas moins un ensemble des plus brillants. C'est ainsi que l'Angleterre reçut de la France : soieries, pour 600,000 liv. sterl.; toiles, 700,000; verres, chapeaux et autres articles, 220,000; papiers, 90,000; fers ouvrés, 40,000.

[1] La première fabrique de draps y fut fondée en 1666. (*Note du Traducteur.*)

Quels prodiges Colbert [1] n'eût-il point opérés en donnant plus de soins à l'agriculture ! il se contenta d'abolir la taille, sans affranchir la circulation des grains.

Cette prospérité naissante est retardée par la guerre avec l'Angleterre. A la révocation de l'édit de Nantes, le royaume voit une partie de ses habitants les plus intelligents se réfugier en Allemagne, en Danemark, aux Pays-Bas : la production étrangère fécondée par le travail et par les capitaux de cette population nouvelle, prend un tel accroissement, que les exportations de la France en éprouvent une diminution sensible. Une cause de décadence pour la manufacture linière en France, ce fut, à partir de la fin du XVIIe siècle, l'activité de la fabrique de Silésie, qui fournissait annuellement à l'exportation, par Hambourg, pour une valeur de 4 à 5 millions de thalers. Pendant que Louis XIV poursuivait le cours de ses conquêtes, le pays s'appauvrissait; les prodigalités du fastueux monarque épuisaient la fortune publique. Pour faire face aux dépenses de la guerre de succession, on augmenta les charges qui pesaient sur l'agriculture, et depuis longtemps ses produits ne suffisaient point à la consommation ! La disette ne tarda pas à éclater (1709, 1725 et 1740). En vain, pour relever le crédit, on créa une banque et la compagnie du Mississipi. La guerre de succession enleva l'Acadie (Nouvelle-Ecosse) et Terre-Neuve à la France. Au milieu de ces calamités, ses relations avec les colonies s'étendaient; le sucre et le café figurent bientôt en première ligne parmi ses

[1] C'est à Colbert qu'appartient l'honneur d'avoir compris le premier, dans toute leur étendue, les ressources de la production... Il ouvrit la carrière au travail d'une manière régulière et savante, et nous ne saurions douter que sa législation n'ait devancé d'un siècle au moins les théories de l'économie politique moderne. Par lui, la France agrandit ses frontières et se mit en relation avec le monde. Elle cessa d'être exclusivement agricole, et elle s'enrichit tout à la fois de la valeur nouvelle donnée à son territoire et à ses habitants. Son génie protégeait d'une sollicitude commune les intérêts de l'agriculture, de l'industrie et du commerce. Blanqui. *Histoire de l'économie politique*. T. II. CH. XXVII. (*Note du Traducteur.*)

importations ; par une réaction inévitable, il se manifeste en même temps un mouvement ascensionnel dans l'exportation des vins et des articles manufacturés qu'on envoyait aux colonies. La France fit d'inutiles efforts pour supplanter les Anglais et les Hollandais aux Indes-Orientales. Par contre, au Levant, les produits de sa manufacture lainière prirent une supériorité qui n'a été perdue que dans ces derniers temps, sous l'influence des changements politiques. De plus, la France envoyait en Belgique, en Espagne, en Allemagne et en Russie, des chargements considérables de denrées coloniales, de vins et de produits ouvrés ; elle prenait en retour des laines, des bois, du bétail, des fers, de la soude, des dentelles du Brabant, des toiles fines d'Allemagne.

Comme nous venons de le voir, le commerce français a éprouvé bien des variations ; les plus graves atteintes lui furent portées par les déchirements à l'intérieur et par la guerre avec l'étranger. A la paix de 1763 la France céda le Canada et St-Domingue aux Anglais; en 1769, elle dut se résigner, pour conserver un débouché avantageux, à reconnaître la neutralité du pavillon anséate : le célèbre traité de Methuen (1703) avait presque anéanti ses rapports avec la Grande-Bretagne. Antérieurement à ce traité, l'importation des vins français y avait déjà été très-resserrée par l'augmentation des droits de douane ; en 1687, elle avait été de 15.518 barriques ; l'année suivante, elle ne fut que de 14,218 barriques, et en 1689, elle descendit à 11,909. Enfin ces deux grandes puissances reconnurent que cette opiniâtre et aveugle rivalité nuisait à leurs intérêts réciproques. Le traité de 1786 ouvrit de nouveaux marchés aux produits des manufactures anglaises, qui avaient pris une grande extension depuis 1770 ; en retour, les vins français trouvèrent un plus large débouché dans la Grande-Bretagne. Cette importation, qui de 1784 à 1786 n'avait été que de 470 tonneaux, montait, en 1787, à 1868 tonneaux. Le total des marchandises exportées de France, en 1787, est évalué 424 millions de

francs; dans ce relevé, les colonies des Indes-Occidentales et de l'Amérique du Nord figurent pour une somme de 152 millions. Le traité avec Hambourg avait été renouvelé en 1789; mais la Révolution étant survenue, il ne put recevoir son exécution.

Le développement de l'industrie agricole, arrêté par une fiscalité onéreuse, était loin de marcher du même pas que le développement commercial. Tandis que de vastes étendues de terres restaient incultes, on tirait, du dehors, des grains, des laines et du bétail. Les sommets de la société resplendissaient de l'éclat du luxe et des fêtes; au bas étaient la misère et la souffrance. Les charges de la dette publique croissaient avec elle. Le grand mouvement politique de 1789 emporta les finances avec tout le reste. Deux milliards d'assignats, créés pour arrêter la ruine, ne servirent qu'à la précipiter.

Bientôt la France en est aux mains avec l'Europe entière, et perd presque toutes ses relations à la fois : c'est l'étranger qui lui fournit les denrées coloniales [1]; autrefois ses exportations encombraient les marchés de l'Europe. L'industrie à son tour succombe au milieu de ces désastres. Toutes les forces de la nation étaient absorbées par cet immense élan qui entraînait le pays vers de nouvelles destinées politiques; la terre n'étant plus fécondée par un travail suffisant, les récoltes durent manquer plus ou moins : il y a disette en 1790, 1791, 1794, 1795, 1796. Quand la tempête fut apaisée et que la nation eut repris des allures normales, le commerce appuyé par des guerres heureuses put se relever, sans recouvrer toutefois son ancienne importance; les riches chargements de Saint-Domingue lui faisaient faute; l'Angleterre et les Etats-Unis de l'Amérique du Nord tenaient le sceptre des mers.

En 1803, la guerre vint de nouveau ralentir le mouvement des transactions mercantiles. Le système continental ne ré-

[1] En 1790 la France a reçu près de 95,000,000 kilogrammes de sucre de ses diverses colonies. (*Note du Traducteur.*)

pondit point aux vues de l'empereur; au lieu de ruiner l'Angleterre, cet immense blocus ne fit qu'activer sa manufacture, et c'est de cette époque surtout que date la supériorité de ses produits, qu'ils ont conservée en partie jusqu'à nos jours. D'un autre côté, on ne saurait le nier, la France a retiré du système continental de grands avantages : maîtresse de l'Europe, avec ses armées, elle envoyait ses marchandises au pays enclavés dans le blocus, et elle n'en prenait rien. Dans l'état d'isolement absolu où l'on se trouvait, on dut songer à suppléer aux produits qu'il était devenu impossible de tirer du dehors; la chimie, les sciences exactes firent des progrès qui contribuèrent au perfectionnement de toutes les branches de l'industrie : nous citons en particulier la blanchisserie, la teinture par le gnède et par la garance, la préparation de la soude, la fabrication du sucre de betteraves qui reçut par la suite de grandes améliorations et fut introduite avec succès en Allemagne [1].

Après la paix de Tilsitt, des bergeries mères furent établies sur plusieurs points de la France. On ordonna le dessèchement des marais sur une grande échelle; on institua des sociétés d'agriculture ; on créa des écoles professionnelles; des routes et des canaux ouvrirent, dans tous les sens, des communications sûres et faciles. Cette vigilante sollicitude du gouvernement, qu'appuyaient les glorieux travaux des armées, ranima la vie manufacturière et contribua puissamment à former, dans la masse de la population, cet esprit d'unité nationale, qui est la base du libre développement d'un peuple.

La Grande-Bretagne voyait avec une haine jalouse les merveilleux progrès de sa rivale. L'aristocratie anglaise ameute l'Europe contre Napoléon, qui finit par succomber. La

[1] C'est Achard qui établit, au commencement du XIXe siècle, la première usine destinée à la fabrication du sucre de betteraves (en Silésie). Cette industrie ne fut introduite en France qu'en 1809. (*Note du Traducteur.*)

victoire reste aux Anglais, la gloire reste au prisonnier de Sainte-Hélène.

Affranchi des entraves du blocus continental, le mouvement commercial reprend son essor. La réouverture des débouchés hâtait l'accroissement de la production, lorsqu'en 1822 un nouveau tarif frappe de prohibition les tissus en laine et en coton : les droits sur les fers, les sucres, les toiles, etc., sont portés à un chiffre exorbitant, qui en rend l'importation presque impossible. On exempte le pavillon national de droits de port et de tonnage, dans tous les ports du royaume. Par contre, les navires étrangers sont soumis à une taxe de 3 fr. 75 c. par tonneau, sans compter les autres dépenses. Le résultat de ces mesures ne tarda point à se faire sentir ; l'écoulement des soieries et des vins se ralentit. Avant la Révolution, Bordeaux exportait annuellement 100,000 barriques ; en 1799, pour une valeur de près de 48 millions de francs ; en 1820, — 61,110 ; en 1821, — 63,244 ; en 1822, — 39,955 ; en 1823, — 51,529 ; en 1824, — 39,625 ; en 1825, — 46,314 ; en 1826, — 48, 464, etc.

Bientôt le marché intérieur se trouva encombré et les prix subirent un abaissement rapide.

Au mois d'avril de l'année 1828, on comptait dans le département de la Gironde 660,000 barriques dont on ne pouvait se défaire. L'industrie viticole se trouvait dans une situation déplorable ; celle de la manufacture de Lyon n'était guère plus satisfaisante, les commandes de soieries ayant éprouvé un décroissement sensible ; de 1824 à 1827, il y eut une différence de 150,000 kil. sur les quatre années précédentes. Des 26,000 métiers que Lyon occupait en 1824, il ne restait plus que la moitié en 1830. Les manufactures de toiles et de cotons fléchissaient sous la pression des mêmes causes. En 1789, on comptait à Saint-Quentin 68,000 fileurs et 6000 tisseurs ; en 1826, ces chiffres étaient descendus à 5,000 et à 600. Le dépérissement qui avait atteint presque

toutes les branches de l'industrie, avait pour cause principale la concurrence des pays étrangers, qui avaient pris un grand essor vers le progrès ; c'est ainsi que la manufacture de soieries était exercée avec succès en Suisse, en Angleterre, en Allemagne et en Russie. La ville de Zurich, qui en 1815 n'avait que 3,000 métiers, en occupait déjà 5,000 en 1829 ; dans la Suisse, on en comptait 10,000 en tout. Elberfeld, qui ne possédait pas un seul métier en 1815, en avait plus de mille en 1830.

Le marché extérieur fut également resserré pour la France par le tarif des douanes de la Prusse, en 1818 ; et plus tard, par celui du Zollverein. En 1793, Hambourg avait tiré de France 75,000 oxhoft de vin ; pour 1821, le chiffre se reduit à 43,466 oxhoft. De son côté, la France a restreint, par un tarif très-élevé, l'importation des grains, du bétail, des moutons et des laines, quoique la production indigène soit au-dessous des besoins du pays. En 1822, on importa des laines et des moutons pour trente millions de francs ; les laines seules se montaient à vingt-sept millions ; en 1824, elles descendent à la moitié de cette somme, et, pour 1826, ce chiffre se réduit à huit millions. En 1822, la France reçoit des bœufs pour la valeur de cinq millions ; en 1826, pour deux millions sept cent mille francs. La Grande-Bretagne, les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, le Brésil, la Colombie, Mecklembourg-Schwerin et la Sardaigne ont, à diverses époques, signé avec la France des traités spéciaux, qui ont assuré de grands avantages à la marine marchande de ces pays. Les relations avec Hambourg n'ont pas cessé d'être importantes, mais elles seraient susceptibles d'un plus grand développement. D'après les relevés statistiques faits par les soins du gouvernement français, la valeur des exportations effectuées en France par les villes anséatiques — bois de construction, merrains, cire, froment, laines, peaux, tissus de lin et de chanvre, zinc, plomb, thé, café, se montait, en 1834, à — 4,307,259 ; 1835, à —

12,240,491 ; 1836, à — 13,269,635, pour le commerce spécial ; et pour le commerce général : en 1834, à — 6,536, 394 ; en 1835, à — 10,745,640 ; en 1836, à — 16,942,546. L'état des exportations françaises dans les villes anséatiques : eaux-de-vie, vins, fruits, clous de girofle, parfumerie, vanille, verrerie, porcelaines, articles de Paris, papiers, soieries, etc., présente les résultats suivants : Commerce spécial : 1834, — 10,447,935; 1835, — 12,240,491 ; 1836, — 13,269,635. Commerce général : 1834, — 14, 442,989 ; 1835, — 16,190,194 ; 1836, — 20,714,585. Dans ces nombres, il y eut en 1835, pour les tissus de coton 285,637 fr., les tissus de laine 210,369 ; les soieries 2,101,548 ; en 1836, les mêmes articles sont évalués à 398,229, — 433,429, — 2,440,217 fr. Sur les navires entrés à Danzig en 1841, soixante-seize étaient francais ; cent vingt-six en étaient sortis pour se rendre en France.

Tant que le système protectionniste restera en vigueur, il ne peut entrer dans les vues du gouvernement, de signer un traité avec la Belgique, dont elle redoute la production industrielle. Le commerce de transit avec la Suisse, a été affranchi des impôts qui l'entravaient, et aussitôt il y a eu accroissement dans le cours des marchandises vers ce pays. De même, les chargements venus d'outre-mer, qui antérieurement ne pouvaient être importés que par des ports français, entrent aujourd'hui en Alsace et en Lorraine par le Rhin et la Moselle.

La France a des relations suivies avec le Brésil, le Mexique, Cuba, le Pérou, le Chili, etc. Ses exportations, pour le Brésil, consistent principalement en vins et se font sur bâtiments français. Les Etats-Unis de l'Amérique du Nord reçoivent les produits français sur leurs propres navires. L'activité des colonies françaises est paralysée par le régime restrictif le plus absolu, qui limite leurs relations aux échanges avec la métropole. Nul doute que le mouvement colonial, s'il était affranchi comme dans les possessions

espagnoles, ne prît un tout autre développement. Le Havre est le foyer le plus important du commerce transatlantique, Dunkerque vient en seconde ligne ; ces deux ports communiquent avec Hambourg par un service régulier de bâteaux à vapeur. Voici le mouvement de la navigation transatlantique en 1828 ; 36 navires pour le Mexique, 15 pour la Colombie, 13 pour le Pérou et le Chili, 24 pour Rio de la Plata, 50 pour Cuba, 21 pour les Antilles étrangères, à l'exception de Saint-Domingue, qui en reçut 39 ; 194 pour la Martinique, la Guadeloupe et Cayenne. En 1840, Para reçut 9 navires, faisant 1,736 tonneaux ; il en partit pour la France 10 navires avec 1,578 tonneaux. Dans ces derniers temps les échanges avec l'Egypte ont repris plus d'activité, ce qui résulte de l'état officiel des importations et exportations. Commerce général : 1837, — 6,541,000 ; 1838, — 7,223,000 ; 1839, — 6,508,000 ; 1840, — 6.522,000 ; 1841, — 14,315,000. Commerce spécial : 1337, — 6,675,000 ; 1838, — 6,252,000 ; 1839, — 4,721,000 ; 1840, — 3,926,000 ; — 1841, — 8,727,000. Les états officiels nous font connaître le mouvement du commerce avec le Levant. Valeurs des importations en France : cotons, laines, soie, cuivre, bois de noyer en planches, cornes de bœufs, tapis, seigle, opium, noix de galle : en 1835, — 15,331,206 piastres turques ; 1836, — 16,336,769 ; 1837, — 11,941,336 ; 1838, — 11,874,683 ; 1839, — 15,896,874. — Exportation pour draps, tissus de coton et soieries, chapeaux, schals, verreries, glaces, cuirs, pendules, papiers, cochenille, cannelle, indigo, poivre ; 1835, — 8.258,646 ; 1836, — 3,840,550 ; 1837, — 3,373,614 ; 1838, — 6,445,115 ; 1839, 4,597,198. Le port de Marseille reçut en 1842, — 8,530 navires faisant ensemble 997,658 tonneaux, et qui se répartissaient ainsi qu'il suit : Autrichiens, 265 avec 73,051 tonneaux ; prussiens 12 avec 3,738 tonneaux ; hanovriens, 17 avec 1,530 t. ; anséatiques, 8 avec 1370 t. Le cabotage employait 5,989 embarcations avec 497,908 tonneaux.

De ce qui précède, il résulte que le commerce français, à l'intérieur, est soumis à des droits élevés et à des mesures prohibitives, qui constituent de vrais monopoles, et qu'à l'extérieur, son essor est arrêté par des restrictions de tout genre. L'industrie française, au contraire, s'est largement développée ; dans certaines branches elle a conquis une supériorité incontestable.

Nous ne saurions mieux terminer ce chapitre que par le passage suivant, extrait du Dictionnaire du commerce De Mac-Culloch : « La France n'a pas fait moins d'efforts que l'Angleterre pour arriver à la liberté commerciale, et la fameuse pétition des propriétaires de vignes de Bordeaux peut marcher de pair avec celle des négociants de Londres, pour la vigueur de la logique et l'évidence des faits qui y étaient exposés. De nombreuses enquêtes ont été sollicitées depuis, avec une insistance croissante, à mesure que les tristes conséquences du système prohibitif se développaient dans notre pays. Malheureusement, la plupart de ces enquêtes dirigées par le gouvernement dans un sens purement restrictif, n'ont pas produit les résultats qu'on se flattait d'en obtenir.

» Nous en sommes encore en France aux premiers éléments du commerce. A peine dans quelques villes maritimes, telles que Marseille, le Havre et Bordeaux, se livre-t-on aux grandes spéculations qui ont porté si haut la prospérité commerciale de l'Angleterre. Le commerce se fait généralement parmi nous terre à terre. Au dedans les routes et les canaux nous manquent; au dehors notre vieux système restrictif nous ferme une infinité de débouchés qui nous resteraient ouverts, si notre politique commerciale était plus libérale et mieux entendue. Personne en France n'étudie le commerce, et le bel établissement que des négociants éclairés ont fondé à Paris pour cette étude, a toujours compté dans son sein plus d'étrangers que de nationaux. Quiconque sait faire une addition

et une soustraction, calculer l'intérêt d'une somme et poser une règle de trois, se croit propre au commerce. Acheter à bon marché et vendre cher, mentir et tromper, constitue aux yeux d'un grand nombre de marchands toute la science commerciale; aussi n'est-il pas surprenant que les préjugés les plus opiniâtres s'opposent encore en France à l'adoption des mesures qui donneraient une nouvelle vie aux affaires. Qui pourrait assigner néanmoins une limite à la prospérité de la France, si de meilleures lois commerciales favorisaient l'écoulement des richesses de son territoire? On commence à le comprendre, grâce à Dieu, et la nécessité, plus puissante que les hommes d'Etat, nous forcera bientôt d'en tirer les conséquences. » (M. C. C. et Blanqui aîné, dans le Dictionnaire du commerce, de Mac-Culloch, t. 1, p. 612 et 613 [1].)

LA HOLLANDE.

Grâce aux avantages de leur position géographique, les

[1] Voir. — *Recherches et Considérations sur les finances de la France* depuis 1595 jusqu'à l'année 1721. Bâle 1758. — Cavanilles, *Observation sur la situation commerciale de la France et de l'Angleterre*. Danzig et Leipsig 1737. — *Essai statistique sur le bilan commercial entre l'Allemagne et la France*. Francfort S. M. 1784. — Arnould, *de la Balance du commerce et des Relations commerciales extérieures de la France*. Paris 1791. 2 vol. — De Vaublanc, *du Commerce de la France*, etc. Paris 1824. — Moreau de Jonnès, *le Commerce au* XIXe *siècle*. Paris 1825. 2 vol. — Charles Dupin, *Forces productives et commerciales de la France*. Paris 1827. 2 vol. Chaptal, *de l'Industrie française*. Paris 1827. 2 vol. — *Rapport au roi sur les opérations de la commission des subsistances*. Paris 1829. — *Tableau général du commerce de la France*, pendant l'année 1826. — *Statistique de la France*, publiée par le ministre des Travaux publics, de l'Agriculture et du Commerce. Paris 1838. — Fouquet, *Histoire raisonnée du commerce de Marseille*, appliquée aux développements des prospérités modernes. Paris 1842. 2 vol. — De Gulich, *Histoire du commerce*, T. I. — Soetbeer, *le Commerce de Hambourg*. 1840. — Roland, *le Commerce étranger de la France*.

Pays-Bas ont été longtemps le grand marché de l'Europe, où les nations du Nord, du Sud et de l'Ouest venaient échanger leurs produits naturels.

Tant que les échanges furent restreints par les étapes, comptoirs et privilèges de toutes sortes ; tant que les relations avec la Russie, la Norwége, la Suède et le Danemark restèrent exclusivement entre les mains de Lubeck et de Hambourg, le commerce suivit la voie battue. Des rapports fréquents de la Hollande avec l'Italie, l'Espagne, la Grande-Bretagne et l'Allemagne, avaient surgi de nouveaux besoins et de nouvelles tendances : la rouille avait rongé les entraves séculaires qui tombaient en poussière à la première secousse. Les bénéfices que procurait aux Anséates le commerce avec le Nord, y avait attiré d'autres nations. Si leurs tentatives n'étaient pas toujours fructueuses, c'étaient tout au moins des innovations hardies, qui avaient une action plus ou moins prononcée sur la direction des échanges. Les Anséates voyaient se resserrer de jour en jour leurs relations avec les Pays-Bas ; c'est en vain que, dans leur dépit, ils transportent fréquemment leurs comptoirs de Bruges dans d'autres villes ; en vain ils invoquent les anciens statuts : le temps avait marché, et leurs manœuvres ne servirent qu'à hâter la création de marchés libres. Dans une assemblée tenue en 1501, la veille de la Sainte-Marguerite, les villes de la Saxe notifièrent aux cités Wendes que désormais elles ne porteraient plus leurs draps à l'étape de Bruges. Ainsi, dès 1501, le commerce avait brisé en Flandre une de ses plus lourdes entraves ; et, dans la dernière moitié du dix-huitième siècle, le droit d'étape était encore l'objet de contestations entre Leipzig et Magdebourg ! Quand les Anséates, dans leur susceptibilité méticuleuse, avaient quitté l'étape de Bruges, ils ne tardaient pas à y rentrer, les draps de Flandre formant le principal article de leurs exportations ; ils faisaient aussi des affaires avec Anvers et Bergen-op-Zoom. Sous la domination des ducs de Bourgogne, la liberté des Pays-Bas reçut

une grave atteinte, dont le commerce ressentit le contre-coup. En 1451, les Anséates transférèrent l'étape de leurs denrées les plus précieuses à Anvers; quant aux articles de moindre valeur, tels que cendres, poix, bois, graisses, on les mit en entrepôt à Middelbourg.

On se rappelle qu'après la mort de Charles-le-Téméraire, sa fille Marie épousa l'archiduc Maximilien, fils de l'empereur Frédéric III, et lui apporta pour dot le duché de Bourgogne. La haine de l'étranger fermentait au cœur des Flamands; leurs anciennes franchises y avaient laissé de poignants regrets. Les Pays-Bas se soulèvent : Maximilien est fait prisonnier à Bruges en 1488. L'empereur accourt, à la tête d'une armée, pour le délivrer et le venger; le pays est frappé d'impositions qui font passer une partie de ses richesses aux mains du vainqueur. Rappelés à Bruges (1481) par Maximilien, les Anséates y firent construire un magnifique hôtel, à la place de leur petite auberge; mais ces splendeurs restèrent stériles : les étapes avaient fait leur temps. Une impulsion irrésistible poussait vers la liberté. Les formes surannées du commerce anséatique ne purent se maintenir sous le choc des idées nouvelles. Dès le milieu du XVe siècle, Cologne, Gœttingue, Brême, Nimègue, Wesel, etc., refusent de se soumettre aux dispositions qui régissaient l'étape de Bruges; plus tard, nous voyons s'émanciper les cités de la Hollande, de Zélande et de West-Friesland (Frise-Occidentale). En 1513, Brunswik cesse d'observer l'étape; Nuremberg s'était affranchi du joug dès le temps de Charles-le-Téméraire. L'étape de Bruges fut surtout compromise par l'exemple qu'avait donné la ville de Cologne, placée sous le patronage tout spécial des autorités flamandes; sa conduite lui était dictée par un égoïsme habile. Les importations de l'antique cité en Flandre ne consistaient plus guère qu'en vins, contre des merceries et des épices. Or, on pouvait se procurer ces objets en franchise par Francfort. Ce qui hâta le déclin de la Ligue, ce fut la

vente à crédit, introduite par les marchands de la Basse-Allemagne.

Le contre-coup de la chute de Bruges hâta la décadence de la Ligue. Le commerce porta ses comptoirs à Anvers et à Amsterdam, où il trouvait un marché libre. Amsterdam, qui, d'un temps immémorial, envoyait des navires dans la Baltique, se trouvait souvent en guerre avec les cités Anséates-wendes. Voilà pourquoi la Ligue, en quittant Bruges, choisit Anvers, et non Amsterdam, pour emplacement de ses entrepôts. Anvers présentait d'ailleurs de nombreux avantages. Nous avons vu que, dès 1503, les Portugais y avaient apporté des cargaisons de denrées de l'Inde. Après de longues négociations, de 1518-1545, on parvint enfin à s'entendre au sujet de l'établissement de l'entrepôt des Anséates à Anvers. Dès lors, la plupart des négociants allemands fréquentèrent ce marché; les Anséates y firent élever une nouvelle résidence, à la place de leurs étroites petites maisons, connues sous le nom de Mérian et de Hambourg [1]. On établit un reglement de comptoir. En 1563, intervint un nouveau traité qui maintenait ou modifiait les dispositions du précédent. La hanse luttait contre sa ruine avec une persistance digne d'un meilleur succès ; ses formes surannées furent remises en vigueur, grâce surtout au zèle habile de Lubeck et du syndic Sudermann.

[1] Voici d'après le *Dictionnaire de Mac-Culloch* de curieux détails sur les comptoirs de la Ligue : Tous les comptoirs étaient soumis aux mêmes réglements, sauf un petit nombre de modifications locales. Ils se composaient d'une série de bâtiments isolés et généralement construits sur le bord de la mer ou des fleuves, afin que les navires pussent en approcher aisément. Chaque corps de bâtiment avait un nom et une destination particulière. Les employés, les surveillants logeaient à portée des marchandises, qui étaient réparties, suivant leur nature, dans des greniers, des magasins ou des caves; de vastes jardins servaient, au besoin, de dépôt supplémentaire. Pendant l'hiver une salle commune réunissait autour du même foyer cette nombreuse famille; aucun habitant du comptoir ne pouvait se marier, et l'infraction de cette loi était punie de la perte du droit anséatique et du droit de cité. Que l'on se figure la règle d'une communauté religieuse et l'on aura une idée de la constitution de ces factoreries. — Article de M. Goepp. (*Note du Traducteur.*)

Les privilèges qu'elle avait obtenus des ducs de Brabant, Jean et Antoine, furent confirmés par le roi Philippe. Les négociants anséates portèrent au marché d'Anvers de la bière, des grains, des farines, des vins, etc.; mais, comme nous l'avons déjà fait remarquer, les temps étaient passés; les anciennes restrictions ne purent tenir contre l'effort de besoins nouveaux. Danzig, Cologne et autres villes importantes, qui, de tout temps, s'étaient montrées rebelles, refusèrent tout concours au comptoir. En 1576, ses dettes s'élevaient à 14,374 livres flamandes; deux ans après, elles étaient montées à 18,340 livres. Tous ces faits démontrent qu'à cette époque, comme en tout temps, on essaie vainement d'enchaîner l'essor de l'intelligence avec la lettre morte de la loi. Dès 1580, le comptoir se voyait dans l'impossibilité de servir les intérêts de sa dette. En 1624, la maison anséatique, à Anvers, reçut une garnison espagnole qui y resta trente ans; l'intérieur de l'édifice fut complétement dévasté : le sac d'Anvers mit fin au commerce anséatique dans les Pays-Bas. Pour échapper au despotisme de Philippe II, les riches négociants s'étaient réfugiés à Amsterdam et dans d'autres villes, où, depuis la fin du XVIe siècle, le commerce des denrées orientales avait singulièrement activé les affaires : les Hollandais ont su le conserver jusqu'à nos jours. Au temps de sa prospérité, Anvers était une riche et magnifique cité; plus de 4,500 vaisseaux sillonnaient annuellement l'Escaut. En outre, chaque semaine on y voyait arriver 10,000 voitures chargées de marchandises; la population, qui en 1480 n'était que de 56,000 âmes, s'était élevée, en 1526, à 87,850; en 1648, ce chiffre était réduit à 74,475.

L'agriculture et l'élève des bestiaux prospéraient surtout dans la province de Gueldre; on en exportait du beurre et du fromage pour une valeur d'un million de couronnes par an. Par contre, les provinces septentrionales des Pays-Bas tiraient leurs provisions de grains des contrées du Nord-Est;

ils étaient importés soit par les Anséates, soit par la marine nationale, depuis qu'elle eut commencé à faire concurrence à la Ligue. Dès la première moitié du XVIe siècle, Amsterdam avait une flotte de quarante gros navires parfaitement équipés. Les laines indigènes ne pouvaient servir que pour la draperie commune ; la Flandre, pour ses manufactures si célèbres par le fini des tissus, s'approvisionnait en Espagne et en Angleterre. La pêche du hareng, sur les côtes de l'Angleterre, du Danemark et de la Norwége, rapportait à la Hollande près de un million et demi de couronnes par an. Commerce, industrie, agriculture, tout cela dépérit sous le despotisme espagnol ; le pays fut dépeuplé par des exactions de toute sorte ; la peste, la famine exerçaient partout leurs ravages ; ce qui échappait aux fléaux, mourait de misère. D'Anvers, le commerce se réfugia à Amsterdam, situé dans une des sept provinces qui, en 1579, avaient secoué le joug espagnol. Dans ce nouvel asile, il prit un rapide essor; la guerre, qu'on soutenait contre l'Espagne, faisait naître des besoins que la Hollande seule pouvait satisfaire. Les Néerlandais étaient familiarisés dès longtemps avec la mer. En 1570, nous voyons se former ces bandes de corsaires connus sous le nom de *gueux de mer*, qui s'emparent de Briel (1572). Nous avons vu plus haut que Philippe II, ayant fermé les ports du Portugal aux Hollandais, ils se rendirent directement aux Indes-Orientales. Les premiers directeurs de la compagnie *Van-Verne*, créée en 1594, furent Henrik Hudde, Reimer Paauw, Pieter Hasselaar, Jan Jans Carel de Oude, Jan Poppen, Henrik Buyk, Dirk van Os, Sibert Pietersz Soon et Arend van Grootenhuyze. Le succès des opérations de la compagnie amena l'établissement d'associations semblables, entre autres la compagnie des négociants anversois à Amsterdam. En 1601, après la première victoire remportée sur les Portugais, la Hollande conclut des traités avec les habitants de Banda, avec le roi de Ternate et la reine de Patane (côte de Cochinchine.) L'amiral Spiel-

bergen fut le premier, parmi les Néerlandais, qui visita l'île de Ceylan.

Désormais les Hollandais se procuraient directement les précieuses denrées dont le trafic avait enrichi les Portugais, et, avant eux, les villes marchandes de l'Italie. Ce qui donnait surtout de l'importance aux relations de la Hollande avec les Indes, c'est le système colonial qu'elle y établit. La colonisation commença sous les auspices de la compagnie des Indes-Orientales; son privilége, daté du 20 mars 1602, lui assurait le commerce exclusif avec les contrées à l'est du cap de Bonne-Espérance, ainsi que par le détroit de Magellan. Le capital social était de 6 millions et demi de florins : ce fut la première corporation mercantile qui eut en même temps une tendance politique. A partir de cette époque, on fit une guerre acharnée aux Portugais. En 1602, une factorerie hollandaise s'établit à Bantam; trois ans après, on s'empare du fort portugais à Amboina. Cette même année (1605), le roi d'Espagne, dans sa colère impuissante, défend, sous peine de mort, à tout étranger, et notamment aux Néerlandais rebelles, de trafiquer, soit avec l'Espagne, soit dans les deux Indes. En 1607, les Hollandais s'établissent à Malaja, dans l'île de Ternate, dont ils avaient chassé les Espagnols, et la compagnie repousse la paix qui lui est offerte par l'Espagne. Dès lors, le mouvement maritime de la Hollande présente les chiffres suivants: Guinée, 20 navires; îles du Cap-Vert, 80; Amérique, 20; Indes-Orientales, 40; ce qui fait un total de 160 bâtiments, avec 8,000 marins pour le moins. En 1609, un traité conclu avec les insulaires de Banda, assure aux Hollandais le monopole des muscades; en 1610, des factoreries sont établies à Calicut, à Bornéo et au Japon. La conquête de l'archipel de Banda ne fut achevée qu'en 1621. Le gouverneur général, Jan Pieterszoon Koen, fut le véritable créateur de la domination hollandaise dans l'Inde (de 1618 à 1623). De Ternate (Moluques), il transporta le siége du gouvernement à

l'île de Java, où il bâtit la ville de Batavia. Le privilége de la compagnie fut renouvelé en 1623 ; l'année suivante, elle fit construire le fort *Zélandia*, dans l'île Formose (Tayouan).

La splendeur à laquelle les Hollandais s'étaient élevés leur suscita de nombreux ennemis ; le plus dangereux de tous fut Mahomet, empereur de Mataram, qui déploya beaucoup de talent et de courage dans la lutte qu'il soutint contre Koen et contre Spex, son successeur. En 1638, la compagnie prend pied à Ceylan, où elle soutient l'empereur de Kandy contre les envahissements du Portugal. Il nous est impossible de suivre les Hollandais dans toutes leurs entreprises ; nous nous bornerons à indiquer les plus importantes. En 1660, ils s'emparent de Macassar ; prise de Coulan en 1661, de Cranganor en 1662, de Cochin en 1663 ; cette même année, ils prennent Cananor ; dès lors, les Portugais sont expulsés de toute la côte de Malabar, à l'exception de Goa. En 1662, la compagnie perd l'île de Formose. Après de sanglants combats contre les indigènes (de 1659 à 1681), l'île de Java fut définitivement soumise. Hadja, s'étant révolté contre son père Among, fut aidé par la compagnie ; en retour, il lui concéda le monopole du poivre et des cotons dans son royaume. Les Français, les Anglais et les Danois, qui avaient pris parti pour son père, furent chassés de l'île. Pondichéri, qui avait été enlevée à la France en 1693, lui fut rendue quatre ans après par le traité de Ryswik.

Au milieu de toutes ces conquêtes et de toute cette prospérité commerciale, la masse de la population s'appauvrissait. Ces guerres si brillantes et si heureuses n'en avaient pas moins ruiné la République ; il fallut emprunter, et pour payer les intérêts de la dette, il fallut recourir aux impositions extraordinaires. Nous trouvons ici le premier indice des contributions indirectes, qui, depuis, offrirent aux hommes d'État une ressource si commode et si abondante dans les embarras financiers. C'est surtout sur les classes ouvrières que pèsent ces contributions ; elles font monter le prix de la main-

d'œuvre et resserrent par conséquent la production manufacturière. C'est à ce funeste système fiscal, et non point à l'acte de navigation [1] publié par le *Long Parlement* (1650), qu'il faut attribuer le ralentissement de l'industrie hollandaise, qui se manifestait à cette époque. Les immenses bénéfices que procurait le commerce de l'Inde, allaient s'enfouir dans les coffres-forts de quelques privilégiés ; ces capitaux étaient soustraits à la circulation et ne contribuaient en rien à l'amélioration du bien-être des masses.

On ne saurait nier néanmoins que l'acte de navigation n'ait porté préjudice à la Hollande, qui en sollicita l'abrogation. Par le traité de Bréda (1667), Charles II s'était engagé à appuyer leur demande auprès du Parlement, mais il n'en fut jamais question. D'ailleurs, les appréhensions des marchands d'Amsterdam étaient exagérées ; si l'acte de navigation gênait leurs opérations avec la Grande-Bretagne, les entraves qu'il apportait à l'entrée des étrangers dans les ports anglais, nuisaient au mouvement de ses propres affaires.

C'est vers ce temps-là, que Colbert donnait l'impulsion à l'industrie française, et brisait les liens qui l'enchaînaient au dehors, en élevant le tarif des droits sur les produits ouvrés étrangers, surtout sur ceux de la fabrique hollandaise. Pour favoriser la navigation nationale, le droit de tonnage fut établi en France et en Angleterre. Les relations maritimes des Hollandais avec les établissements des Français et des Anglais aux Indes-Occidentales, cessèrent quand

[1] La Grande-Bretagne crut devoir opposer à la prospérité des Hollandais son fameux acte de navigation, qui assurait à la marine marchande anglaise le monopole des transports, par des prohibitions absolues, en certains cas, et par de fortes taxes, dans d'autres, sur la navigation étrangère. Il fut défendu à tous les bâtiments dont les propriétaires, les maîtres et les trois quarts de l'équipage ne seraient pas Anglais, de commercer dans les établissements et colonies de la Grande-Bretagne, ou de faire le cabotage sur ses côtes, sous peine de confiscation du bâtiment et de la cargaison. — Blanqui, *Histoire de l'économie politique*, T. II, CH. XXIX. (*Note du Traducteur.*)

la marine de ces deux nations prit l'essor. Les navires de la compagnie disparurent des ports de l'Amérique septentrionale, à partir de 1667, où la Nouvelle-Belgique avait été cédée à la Grande-Bretagne. En 1697, la pêche de la baleine occupait encore seize cents bâtiments hollandais. Toutefois, déjà à cette époque, d'autres navires commençaient à y prendre part. Au moment où fut publié l'acte de navigation, la marine hollandaise comptait encore à elle seule plus de vaisseaux que celle de toutes les autres nations de l'Europe réunies. A l'aspect de ces innombrables vaisseaux qui sillonnent, sans relâche, les mers des deux mondes, et quand on songe à ce gigantesque développement manufacturier qui alimentait à peu près tous les marchés de l'univers, on se demande, avec une espèce d'effroi, comment une prospérité qui semblait si fortement assise a pu décheoir. L'édifice de la puissance hollandaise s'est écroulé sous le poids d'une aristocratie marchande, enrichie par le monopole et qui ne contribuait point aux charges de l'Etat en proportion de sa fortune. Les impôts frappèrent la consommation, dont les souffrances durent rejaillir sur la production, et en diminuer l'activité et les bénéfices. Ce sont là les suites désastreuses de tout système qui écrase le peuple au profit des classes aisées. Basée sur une répartition plus équitable des charges publiques, la domination de la Hollande était inébranlable. Un fait assez curieux, c'est que la même nation, qui créa le monopole dans les Indes, affranchit l'Europe du joug de la ligue anséatique.

Au moment où l'acte de navigation vint entraver le mouvement maritime de la Hollande, elle trouva, par compensation, une précieuse ressource dans la colonie fondée au Cap par le chirurgien de vaisseau Jan Antoni Van Riebeek (1654). Le terrain fut acheté aux Hottentots. C'était une station avantageuse pour la navigation avec l'Inde. La prospérité du nouvel établissement prit un accroissement rapide; on récoltait du froment, du vin et des fruits en abon-

dance ; ces produits étaient exportés à Batavia et à Ceylan ; en retour, on prenait du sucre, du riz, de l'arak, etc., etc. Malheureusement, le commerce de la colonie fut entravé par les restrictions du monopole, que lui imposait la compagnie. Sur d'autres points, ses affaires périclitaient. Les exportations de Tonquin, qui avaient été, en 1647, de 255,658 florins, furent interrompues en 1648, et cessèrent complétement en 1700. En 1643, le massacre des Hollandais, établis à Cambodja, entraîna la fermeture du comptoir. La factorerie fondée à Arracan, en 1650, après avoir été supprimée et rétablie à plusieurs reprises, fut définitivement abolie en 1683. En 1703 et 1704, on chercha à nouer des relations directes avec la Chine ; les intrigues des Portugais et des jésuites firent échouer ces tentatives. Au reste, la compagnie pouvait se passer de la Chine, tant qu'elle resta en possession de l'île Formose, point central des transactions avec Java, Siam, les îles Philippines, la Chine et le Japon. La valeur des exportations de Formose, pour ce dernier pays, était, en 1627, de 621,855 florins, prix d'achat ; de 1,181,349 florins, pour Batavia et pour l'Europe. En 1628, elle descendit à 410,863 florins pour le Japon, et à 688,436 pour Batavia. D'ordinaire, les exportations (de Formose) se montaient à 1,008,000 florins ; le bénéfice était de cent pour cent. Quand la compagnie eut perdu l'île de Formose, les Chinois lièrent des rapports directs avec Batavia, où ils importaient du thé, des porcelaines, des soieries, du musc, du cinabre, de la rhubarbe, du cuivre, du mercure, contre du plomb, du poivre, de l'encens, du camphre, de l'ambre, des clous de girofle, de la canelle, des muscades. Le commerce direct avec la Chine, ouvert lors de l'établissement de la compagnie autrichienne des Indes-Orientales (1722) ne prit quelque extension qu'en 1756. Le commerce de la Hollande avec le Japon date de 1609. Il resta très-lucratif jusqu'en 1672, avec un mouvement annuel d'affaires de huit millions environ, et 95 pour 100 de bénéfice. A partir de

1672, il y a un commencement de déclin, qui fut hâté en 1684. Les transactions avec la Perse, qui remontent jusqu'en 1620, procurèrent d'assez grands avantages, jusqu'à la première moitié du XVIIIe siècle; le principal comptoir était à Gamron (Bender-Abassy). *Importations :* Benjoen, zinc, cardamomes, dents d'éléphants, damas, poivre, quinquina, indiennes, draps; *exportations :* tapis, amandes, eau de rose, laines de Kirman, soie brute, chevaux. Le bénéfice que procurait la vente de ces denrées était de 4 à 500,000 florins. Les Anglais et les Français fréquentaient également la place de Gamron ; les Hollandais y avaient la supériorité, ainsi qu'à Moka (Arabie) où il y avait aussi des comptoirs français et anglais. Les caravanes d'Alep et de Suez venaient prendre à Moka les épices que les bâtiments de la compagnie y apportaient ; elles prenaient, en retour, de l'encens, de la myrrhe, de l'aloès, de l'ambre, de la gomme et surtout du café (2,600,000 livres en 1712). Lorsque, par les soins du gouverneur général, la culture du caféier eut pris de l'extension au Japon, les exportations de Moka éprouvèrent un mouvement de baisse.

C'est au milieu de guerres incessantes, que la splendeur commerciale de la Hollande avait été portée à un si haut degré. La durée de ces prospérités fut à peine d'un siècle. Depuis quelque temps déjà, des pronostics fâcheux s'étaient manifestés çà et là ; toutefois, le bilan total continuait à être en faveur de la Hollande, lorsque, en 1697, à l'arrêté des comptes de la compagnie, on constata un déficit de 1,509,262 florins, qui depuis a toujours été en croissant. Cette même année, le gouvernement de Batavia emprunta 500,000 florins pour couvrir ses frais. Cette situation était d'autant plus alarmante, que la dette de l'Etat avait atteint un chiffre énorme. En 1579, les intérêts s'élevaient à 117,000 florins ; en 1671, à 5,509,000 ; en 1678, ils étaient montés à 7,107,000 ; en 1697, à 8,545,000, et, en 1713, ils étaient de 13,475,000. Nous le répétons, quand on songe à la masse

des capitaux qui étaient à la disposition de la compagnie des Indes, on reste stupéfait devant la ruine d'une telle puissance et devant le chiffre colossal d'une pareille dette publique. Au milieu de la détresse générale, on voyait des particuliers qui, à l'aide du monopole, avaient amoncelé de si vastes capitaux, que, pour les utiliser, ils furent réduits à les placer à l'étranger. C'est ainsi qu'en 1625, des négociants d'Amsterdam prêtèrent 300,000 livres sterling à Charles Ier, roi d'Angleterre. Les sommes avancées dans divers pays, sur hypothèque, pendant le XVIIIe siècle, forment un total de 300 millions de livres sterling. L'Etat pour assurer l'existence de la compagnie, lui fit, à diverses reprises, de fortes avances. Le bilan de la compagnie, arrêté le 31 mai 1794, donna un actif de 15,287,834 avec un passif de 127,553,250 florins. La compagnie précipita sa chute par une mauvaise administration. Rien de plus facile dès lors aux puissances rivales que de lui faire concurrence dans ses opérations avec les Grandes-Indes. Bientôt les Hollandais se virent réduits à limiter leurs opérations au sucre, au café et aux épices, l'Angleterre s'étant emparée des produits manufacturés des Indes; ils firent de fort beaux bénéfices sur les sucres et le café. C'étaient les Hollandais qui approvisionnaient une partie de l'Europe des produits des colonies françaises en Amérique; la paix d'Utrecht les avait favorisés dans leurs rapports avec la France. Ces avantages ne purent arrêter la décadence du commerce de la Hollande, dont la production, autrefois si florissante, avait été dépassée par celle de la France et de l'Angleterre. Ici se confirme de nouveau le grand principe de toute politique commerciale; c'est que les opérations mercantiles, si elles ne s'appuient sur un travail national, actif et fécond, manquent d'une base solide, et qu'il ne suffit pas de vastes capitaux pour donner l'essor au commerce ou pour le maintenir contre une concurrence que soutient une industrie largement développée.

L'histoire de la compagnie hollandaise des Indes mérite d'être étudiée sous un autre rapport. Le capital social, à peu près 6 millions et demi de florins, fut créé moyennant 2,153 actions, chacune de 500 livres, argent de Flandre, ou de 3,000 florins de Hollande. Le cours de ces actions, qui pouvaient se vendre, se réglait sur le dividende annuel. En 1720, il s'était élevé à 1,260 pour 100, et redescendit par la suite à 600, et même à 300 pour 100. Ces fluctuations amenaient souvent la ruine d'un grand nombre de négociants, qui s'étaient trop avancés dans cet agiotage. Dès 1611, c'était une branche spéciale et fort importante du commerce. Bientôt les marchés à terme furent prohibés par des édits aussi sévères qu'infructueux (en 1613, 1621, 1623 et 1677.) On voit que les Hollandais sont également nos maîtres en cette matière.

Les revenus que le gouvernement tirait de la compagnie, se composaient du prix d'achat du privilége, renouvelé à plusieurs reprises, du produit des droits d'entrée et de sortie sur les marchandises, et des 6 pour 100 (180 florins) de la valeur primitive des actions, lesquels 6 pour 100 furent acquittés jusqu'en 1777. A partir de cette année, on les réduisit à 4 et demi pour 100. C'étaient sans doute là des revenus considérables; mais il n'en est pas moins vrai que le commerce des Indes-Orientales eût eu des résultats plus heureux pour le pays, si les capitaux qu'il y faisait affluer, avaient servi à accroître la fortune publique et à activer et à féconder les éléments du travail national.

Pendant que les affaires de la Hollande suivent dans les Indes un mouvement de déclin si prononcé, on voit également péricliter ses rapports avec l'Europe. Un régime douanier, très-onéreux, protégeait en Angleterre la marine et la fabrique nationale. L'importation des toiles notamment y fut très-restreinte; les relations des deux pays se bornaient à l'exportation des produits anglais. Au Levant les Français et les Anglais font une concurrence désastreuse aux Hollan-

dais; ils sont obligés de partager les profits de la pêche aux harengs avec les Français, les Danois et les Anglais. La Belgique (Pays-Bas autrichiens) à son tour devient une heureuse rivale de la Hollande. L'industrie agricole y prospérait; les pommes de terre fournissaient à l'exportation un article très-avantageux; le lin approvisionnait d'excellents matériaux, les manufactures de toiles et de dentelles dont les produits étaient versés sur les marchés français; l'agriculture et l'élève des bestiaux alimentaient les brasseries et les tanneries. La manufacture drapière prit un développement qui fit languir celle de Leyde. La France tirait de la Belgique du chanvre, des toiles, des dentelles, du fil, de la houille et lui donnait en retour des vins et des soieries. La compagnie belge des Indes-Orientales créée par l'empereur Charles VI, que les intrigues jalouses de la Hollande et de la Grande-Bretagne ne tardèrent pas à faire tomber, eut aussi peu de succès qu'en avait eu la compagnie française (1604, 1611, 1614). Toutefois, un commerce maritime direct se forma dans plusieurs ports de mer, notamment à Ostende, qui, pendant la guerre de l'indépendance (en Amérique) prit un grand développement au préjudice de la marine hollandaise. En effet, tant que la Hollande se renferma dans un système de neutralité, elle se vit arrêtée par les mesures de restriction de l'Angleterre à l'égard des nations neutres; quand elle se lança dans les hasards de la guerre, sa position devint bien plus fâcheuse. Tout le commerce européen, notamment avec la France, passa entre les mains des Danois, des Suédois et des Prussiens.

La paix de Versailles (1783) ne mit point les affaires de la Hollande dans une meilleure voie. De grands changements s'étaient opérés dans la position respective des nations et dans leurs besoins, auxquels la Hollande ne pouvait plus suffire.

Les Américains auxquels la liberté, récemment acquise, donnait une vigueur nouvelle, supplantèrent les Hollandais

en Espagne, au Portugal et en Italie. Leurs rapports avec les pays baignés par la Baltique subirent également une diminution. Sur le nombre total des bâtiments qui franchirent le Sund en 1784, il y avait 3,172 navires anglais, 2,170 suédois, 1,421 prussiens, 1,691 danois et seulement 1,366 hollandais. La situation de l'industrie manufacturière et commerciale se présentait sous un autre aspect en Belgique, où, grâce aux encouragements accordés par Philippe II, aux relations avec l'étranger, Ostende s'éleva au rang d'une des premières villes maritimes de l'Europe. L'agriculture, qui était très-avancée, fournissait du houblon, de la garance, du colza, du lin soit à la manufacture nationale, soit à l'exportation. L'élève des bestiaux dans le Limbourg, et à Liége les fabriques de métaux, offraient une exploitation fructueuse.

La conquête de la Hollande par l'armée française sous Pichegru, porta un coup mortel à la prospérité du pays. Le blocus du Texel par les Anglais amena la ruine du commerce d'Amsterdam; la compagnie des Indes et la banque d'Amsterdam furent dissoutes. Les approvisionnements réguliers, venant à manquer par suite des troubles de la guerre, une hausse désastreuse se manifesta dans le prix des céréales; ajoutez à toutes ces calamités une contribution de guerre de cent millions et une armée d'occupation forte de 25,000 hommes à nourrir.

La Belgique se soutenait, appuyée qu'elle était par ses fabriques et son industrie agricole dont la position s'améliorait par l'accroissement de la consommation en temps de guerre. A la réouverture des bouches de l'Escaut, Anvers vit s'étendre ses relations et put se maintenir à côté d'Amsterdam après la réunion de la Belgique à la Hollande (royaume des Pays-Bas.) Le traité de Paris (1814) restitua à la Hollande ses colonies aux Indes-Orientales, à l'exception toutefois de Ceylan, du cap de Bonne-Espérance, de Demérary, et de Berbice; mais le commerce avait changé de direction,

et l'état de sa fabrique ne permettait point à la Hollande de renouer ses anciennes relations.

La Hollande n'a pas su profiter des enseignements du passé; le monopole l'avait ruinée et elle a rétabli le monopole avec des restrictions plus étroites et plus rigides que jamais. Le droit élevé du tarif, notamment la taxe sur l'entrée et la sortie des marchandises, rend la navigation avec la Hollande à peu près impossible. En 1823, fut créée la société connue sous le nom de Maatschappy avec un capital de quarante millions, divisé en actions à 4 1|2 0|0 d'intérêts, sous la garantie du roi pour vingt ans. La Maatschappy est l'agent privilégié du gouvernement dans toute affaire commerciale : disposition qui offre des dangers par la tentation à laquelle sont exposés des particuliers de s'enrichir aux dépens de la fortune publique. Dans ces dernières années, il y a eu une nouvelle émission d'actions, pour une somme de 15 millions de florins; l'état des affaires, qu'on enveloppe d'une obscurité mystérieuse ne paraît point répondre aux vues ambitieuses de la compagnie. C'est surtout l'Allemagne qu'elle a en vue; nous en trouvons la preuve dans le traité de 1839, signé avec la Prusse. Il faut espérer que l'Allemagne, avertie par l'expérience, saura parer au danger qui la menace de ce côté. On se rappellera que la Hollande est de nouveau accablée de dettes et que le déficit de son budget est de 6 millions de florins. Les mêmes causes ont produit les mêmes effets.

En Belgique, l'industrie s'avançait rapidement dans la voie du succès : la construction des machines, notamment, se développait sur une vaste échelle, dans la fameuse usine de Seraing (Pays de Liége); les manufactures d'armes et de draps ainsi que les tanneries passent pour des établissements modèles. Depuis que la Belgique s'est séparée de la Hollande (1830), tous ses efforts tendent à se créer un commerce indépendant. Un réseau de chemins de fer, comme il n'en existe dans aucun autre pays jusqu'à présent, offre un vaste système de voies de communication. Au dehors, son négoce

rencontre de nombreux obstacles : ce qui lui fait faute surtout, ce sont des établissements coloniaux, offrant un débouché plus large aux produits de sa fabrique.

En 1842, le gouvernement belge a conclu un traité avec le Hanovre pour obtenir l'abaissement du tarif à Stade[1] ou Brunshausen. Le pavillon de Hambourg est assimilé au pavillon national pour les droits de navigation depuis 1832. Quant au système de taxation sur marchandises étrangères, il est tout aussi élevé qu'en Hollande. L'exportation du sucre raffiné est encouragée par une prime. Le bilan commercial de la Belgique avec les villes anséatiques est tout en sa faveur : par contre, son mouvement maritime est inférieur à celui de la Hollande[2].

LA GRANDE-BRETAGNE.

La fortune de la Grande-Bretagne, qui de nos jours est arrivée à des proportions colossales, fut lente à s'établir. La pression d'une puissante aristocratie, le funeste système des corporations arrêtèrent l'industrie. Le commerce extérieur eut à lutter contre deux obstacles : la piraterie et la puissance des villes anséatiques qui avaient accaparé les échan-

[1] *Stade* est une petite ville du Hanovre. Le droit de péage est acquitté au château de Brunshausen, contigu à la ville.

[2] Vers la fin de 1842, la marine hollandaise comptait 382 frégates, barques et bricks faisant environ 211,000 tonneaux; au commencement de 1443, la marine belge se composait de 122 navires avec 22,000 tonneaux.

Voy. Histoire du commerce de la Hollande, d'après : E. Luzacs Hollands Rykdoom, par A. F. Luder. Leipsig 1788. — E. Luzac, *Considérations sur l'origine du commerce et de la puissance de la Hollande*. Greifswalde 1788. — *Verhandeling over den Nederlandschen Koophandel*. Haarlem 1827. — F. Saalfeld, *Histoire des colonies hollandaises aux Indes-Orientales*. Goettingue 1812. — H. F. Osiander, *Histoire des finances dans les Pays-Bas, de* 1830 à 1833. Stuttgart 1834. — F. Heeren, *Observations statistiques sur l'industrie du royaume de Belgique*. Hanovre 1842. — Le gouvernement belge publie depuis quelques années un *Tableau général du commerce de la Belgique avec les pays étrangers*.

ges. Les Anséates qui firent une guerre acharnée aux pirates, n'en étaient pas moins devenus odieux par les priviléges que les rois d'Angleterre leur avaient accordés.

Le massacre d'un certain nombre de ces étrangers à Londres provoqua d'énergiques représailles : la Hanse frappa d'interdiction le commerce avec les Anglais et leur ferma la Baltique. Ses vaisseaux débarquèrent des troupes sur les côtes de la Grande-Bretagne : on ravagea le pays ; on pendit aux mâts des navires les habitants dont on put s'emparer. Ces hostilités durèrent plusieurs années. La paix fut rétablie sous Edouard IV par la médiation de Charles-le-Téméraire. Le traité d'Utrecht (1473) confirma et étendit les priviléges précédemment accordés aux Anséates : en échange, les Anglais obtinrent le libre commerce dans la Baltique. Le traité resta en vigueur jusqu'au règne d'Élisabeth, où il fut aboli pour toujours.

L'avénement de la maison des Tudors dut frapper les Anséates de sinistres appréhensions.

En effet, il ne pouvait leur échapper que désormais la couronne s'appuyait sur la nation, et qu'elle appelait à son aide les associations de métiers qui faisaient contre-poids à l'aristocratie. Les cités, dont l'accroissement date du règne d'Edouard I, s'élevèrent sous Richard II à un haut degré d'importance ; leurs représentants prenaient un ascendant décisif à la chambre des communes ; par malheur les maîtrises, égarées par un égoïsme inintelligent, repoussèrent obstinément toute concurrence. L'admission aux corps de métiers fut subordonnée à un apprentissage. L'édit de la reine Élisabeth, qui en fixait la durée à sept ans, a conservé sa place dans le recueil des statuts, jusqu'en 1814. Un acte rendu sous Henri VI porte que, pour avoir l'autorisation de faire apprendre un métier à ses enfants, il faut justifier d'une propriété foncière donnant un revenu annuel de vingt schellings au moins. L'acte tomba en désuétude, quand Henri VII eut brisé la puissance de la noblesse. Dès qu'il fut

permis de racheter à prix d'argent les redevances féodales, les seigneurs furent les premiers à encourager les paysans à s'établir dans les villes. Henri VII vint aisément à bout d'abolir la féodalité qui s'était affaiblie dans le cours des guerres civiles. L'augmentation de l'aisance et du bien-être, parmi la masse de la nation, avait marché du même pas que l'accroissement de l'aristocratie territoriale, où, par contre, le goût du luxe s'était répandu avec la diminution des ressources.

La pensée fondamentale de l'administration de Henri VII, c'était de s'opposer à tout envahissement qui pouvait compromettre l'existence de l'Etat, de maintenir l'équilibre entre toutes les forces sociales : tout en affranchissant le peuple du joug féodal, il eut soin de faire rentrer la puissance des corporations dans les limites normales qu'elle avait dépassées. Ces tendances se retrouvent dans un acte (1497) qui autorisait tout sujet anglais à commercer en liberté sur les côtes de Flandre, de la Hollande, de la Zélande, du Brabant, contre un droit de 6 livres sterlings 13 schellings 4 penees, qu'il avait à payer à la société des *Merchant-Adventurers*.

L'impôt ainsi réduit était encore fort onéreux, mais il eût été imprudent de l'abolir complétement à cette époque où l'Angleterre n'avait point de marine, et où la société des *Merchant-Adventurers* faisait seule le commerce en grand, à ses risques et périls et avec un capital social.

Comme on ne pouvait pas encore se passer des Anséates, Henri VII confirma leurs priviléges, tout en cherchant à émanciper le commerce national. En 1496, il fit avec l'archiduc Philippe, gouverneur des Pays-Bas, un traité connu sous le nom de : *Intercursus magnus*. Voici le préambule où se révèlent les idées et les vues sur lesquelles se basait la politique du roi. « Liberté commerciale réciproque est concédée des deux côtés sans exhibition de passavants ni passeports. Toute espèce de marchandises, laine, cuirs, vivres, armes, chevaux, diamants et autres articles, pourront être trans-

portées par voie de terre et de mer, de Calais, de l'Angleterre et de l'Irlande, dans le Brabant, la Flandre, le Haînaut, la Hollande, la Zélande et à Malines, et réciproquement de ces provinces à Calais, en Angleterre et en Irlande. Les deux parties pourront entrer, en franchise, dans les ports habituels, décharger les cargaisons, faire leurs chargements et s'en retourner sans payer de droits. » En 1498, intervint entre le gouvernement anglais et la ville de Riga un traité tout pareil, qui garantissait la liberté de commerce aux deux parties contractantes. Ces deux conventions remarquables portèrent le premier coup aux priviléges des Anséates, dont la position était d'ailleurs compromise par les plaintes des négociants anglais; en violation de la foi des traités, la Ligue refusait de les admettre dans les ports allemands. Remarquons en passant que l'exportation des Anséates consistait principalement en draps; ils achetaient le tissu, avant que le poil eût été coupé, pour le faire tondre dans leurs ateliers et lui donner la teinture et l'apprêt. Ces exportations, qui leur procuraient de beaux bénéfices, faisaient tort à la fabrique anglaise.

Un acte rendu en 1494 établit un système uniforme de poids et mesures. Pour favoriser la marine anglaise, Henri VII ordonna que la garance et les vins français ne seraient reçus dans les ports du royaume que sur navires nationaux; de plus il fit construire des bâtiments de fort tonnage qu'on mettait à la disposition du commerce, quand ils n'étaient point employés au service de l'Etat. Il ne fallait rien moins que cette sollicitude éclairée du souverain pour réveiller et seconder l'activité de la nation; découragée par la concurrence que lui faisaient les marines italienne et anséate, elle avait perdu le goût des expéditions maritimes. Aussi voyons-nous les grandes découvertes de *Vasco di Gama*, qui avaient si profondément remué l'Italie et l'Espagne, glisser sur l'esprit du peuple anglais sans y laisser de traces. La même apathie pesait sur les Pays-Bas et sur les

Anséates, qui ne songeaient qu'à exploiter leurs priviléges. C'est sous le règne de Henri VII que Sébastien Cabot explora l'Amérique ; ses belles découvertes restèrent sans résultat, le roi n'osant soutenir directement les navigateurs, dans la crainte de blesser les susceptibilités de l'Espagne et du Saint-Siége.

Henri VIII dissipa les deniers amassés par la prudence parcimonieuse de son père. Après avoir épuisé le trésor par ses prodigalités, il eut recours à l'altération des monnaies ; pour parer aux suites de ses débanches, il ne put trouver d'autre moyen que la fraude. L'événement capital de son règne, c'est la rupture de l'Angleterre avec le pape.

Ce monarque bizarre et cruel ne paraît pas avoir eu un système administratif bien arrêté. Toutefois, on ne saurait lui contester d'avoir jeté les fondements de la puissance navale de l'Angleterre. En 1515, il renouvela la fameuse Guilde ou corporation de Trinity House, à Deptford, instituée pour l'examen des pilotes, pour la construction et l'entretien des phares, etc. Hull et New-Castle reçurent des établissements analogues ; des arsenaux et des chantiers s'élevèrent à Deptford et à Woolwich. A la mort de Henri VIII (1547), la marine anglaise comptait cinquante-trois vaisseaux, dont quelques-uns de première grandeur. Par contre, son administration devint funeste à l'industrie et au commerce du royaume. La manufacture des draps fut restreinte au comté et à la ville de Worcester et à quatre autres cités ; la confection des couvertures de lit fut concédée à la ville d'York à l'exclusion du comté.

La défense faite dès lors aux Anséates d'exporter les draps non apprêtés, fut retirée par la suite. Néanmoins, de là date la décadence de la Hanse, qui fut hâtée par les désordres auxquels se livraient ses agents. La catastrophe arriva sous Édouard VI, qui leur interdit tout rapport avec l'Écosse, alors en guerre avec l'Angleterre, et réclama l'affranchissement du commerce anglais avec les villes de la Ligue ; enfin

il leur témoigna son mécontentement au sujet des exportations de froment et de seigle qui se faisaient par Danzig ; ces exportations étaient un monopole de la Ligue. Les Anglais prétendaient faire leurs approvisionnements directement. Leurs plaintes étaient fondées ; mais ce qui frappa surtout l'esprit du roi, c'est le préjudice résultant pour le trésor royal des importations illicites faites par les Anséates ; dès lors ils furent soumis à un droit tellement élevé, que le commerce extérieur passa aux mains des Anglais. C'est en vain que les Anséates cessèrent de se fournir de draps au marché de Blackwellhall, qu'ils refusèrent de prendre à bord des chargements de produits anglais pour la France et d'autres pays, etc., toutes ces manœuvres, toutes leurs sollicitations échouèrent contre la fermeté du roi. Un profond changement s'était opéré dans l'esprit de la nation anglaise, qui, dans l'élan de son ardeur juvénile, ne visait à rien moins qu'à paraître à son tour dans les mers des Indes. L'exemple eût été bon à suivre ; avec les moyens que leur fournissait une marine puissante, les Anséates pouvaient prendre une large part au commerce du monde, mais ils restèrent engourdis dans leur indifférence orgueilleuse, et le chemin facile de la routine les conduisit à la décadence.

Toutefois, il y eut pour la Ligue un revirement passager de fortune, sous le règne de Marie-la-Catholique ; le statut d'Édouard VI fut aboli (1553) ; les Anséates rentrèrent dans leurs avantages et priviléges ; les droits de tonnage et de *poundage* furent de nouveau réduits de 15 à 3 pences par livre. La confirmation de ces faveurs, que leur accorda la reine, rencontra des obstacles au parlement. Ainsi ce ne fut qu'à grand'peine qu'on accorda pour trois ans seulement la libre exportation des draps, d'une valeur au-dessous de 6 livres la pièce. En 1554, le commerce anséatique en exporta 36,000 avec un profit de 8,850 liv. sterl. Le total de ces bénéfices, pour cette année, est évalué à 61,000 liv. sterl.

Dès qu'elle eut reconquis sa position, la Hanse se hâta de

créer un nouveau réglement de comptoir, se cramponnant avec une obstination désastreuse à des traditions vieillies, au lieu de se transformer et de se lancer hardiment dans les voies nouvelles. Les faveurs qu'elle avait eu tant de peine à obtenir, ne tardèrent pas à lui être contestées. Dès 1554, les réclamations du commerce de Londres éclatent avec une nouvelle énergie. Nous ne pouvons qu'indiquer sommairement ses principaux griefs. Les Anséates, disait-on, achetaient des draps de rebut, et encourageaient ainsi la mauvaise fabrication; ils faisaient tort aux Anglais sur le marché d'Anvers, les supplantaient partout, à Bergen, en Livonie, et on ajoutait que les maisons anglaises à Hambourg, à Danzig et à Lubeck, avaient succombé sous le poids des charges qu'on leur avait imposées ; que les Allemands avaient accaparé le commerce de l'Angleterre avec les Pays-Bas, qu'ils y avaient restreint les Anglais à une seule ville ; qu'ils avaient été jusqu'à créer un depôt de marchandises anglaises pour la Haute-Allemagne à Hambourg, dans une situation plus commode pour elle qu'Anvers, que pour cette raison on avait cessé de fréquenter; que les draps anglais étaient portés à Hambourg et entraient par Leipzig en Allemagne. La reine fut obligée de céder à ces réclamations bruyantes et incessantes; défense absolue fut faite aux Anséates d'expédier des draps anglais aux Pays-Bas; dans l'exportation pour les autres pays, les draps écrus ne pouvaient entrer que pour quart; un l'exportation, toujours sous le tarif réduit, devait avoir un quart de denrées étrangères, au plus, et le reste en provenances des villes anséatiques. C'est en vain que la Ligue essaya de frapper d'interdiction le commerce avec la Grande-Bretagne; les Anséates furent bientôt obligés de révoquer une mesure qui ne faisait tort qu'à leurs propres intérêts.

La reine Elisabeth, montée sur le trône en 1558, sans confirmer les anciens priviléges des Anséates, les admit néanmoins à un droit commun avec celui de ses propres sujets :

elle leur accordait par conséquent une taxation inférieure de moitié au tarif établi pour les nations les plus favorisées, sous la condition toutefois de ne pouvoir exporter annuellement plus de 5,000 pièces de drap écru ; en outre, les Anglais commerceraient en toute franchise avec les villes de la Ligue, ainsi qu'il avait été stipulé dans le traité d'Utrecht. La Ligue comprit qu'elle était perdue ; elle tenta un dernier effort en suppliant l'empereur de fermer l'Allemagne au commerce anglais. Une pareille mesure dépassait alors de beaucoup les limites de la puissance impériale. Dès ce moment, la Grande-Bretagne exporta elle-même ses draps, dont elle obtint même un prix beaucoup plus élevé ; la pièce, qui jusque là s'était payée 23 à 25 florins à la foire de Francfort, était vendue maintenant 33 à 35 florins.

Les Anséates voient leur comptoir s'avancer rapidement vers sa ruine et cèdent définitivement la place aux Anglais. Exclus des Pays-Bas par la guerre survenue entre la Grande-Bretagne et l'Espagne, les *Adventurers*, que les ports anséatiques refusaient de recevoir, s'établissent à Emden, ville avantageusement située sur le Dollart et ne faisant point partie de la Ligue (1564). Trois ans après, ils transportent leur comptoir à Hambourg, qui leur faisait de grands avantages. Le traité conclu pour dix ans ne fut point renouvelé, Lubeck exigeant avec une persistance inflexible l'expulsion des *Adventurers*. En 1579, nous les trouvons de nouveau à Emden, qu'ils sont obligés de quitter trois ans après, par suite d'un édit de l'empereur, qui leur interdisait les côtes de l'Allemagne. Enfin les *Adventurers* vont se réfugier à Elbingue, qui les reçoit avec empressement.

C'est ainsi que l'activité commerciale de la Grande-Bretagne se développait et s'étendait de plus en plus : le mouvement ascensionnel de la navigation y fut tout aussi rapide ; la nation entrait dans la carrière maritime avec l'élan de l'enthousiasme. On sait qu'en 1588 la flotte d'Élisabeth détruisit « l'invincible Armada. » Vainqueurs dans les combats,

les Anglais ne tardent pas à s'illustrer par les conquêtes pacifiques et plus glorieuses de la science; les explorations de leurs voyageurs eurent le plus heureux résultat pour l'accroissement de la géographie, comme il a été dit plus haut. On a de la peine à comprendre l'obstination insensée de la Ligue à vouloir reconquérir ses priviléges : tandis qu'elle perd un temps précieux à solliciter et à négocier, elle se voit supplantée sur le grand marché du Monde par les Anglais et par les Hollandais. Il ne restait plus aux Anséates que le Portugal et l'Espagne, qu'ils approvisionnaient de grains et de munitions pendant la guerre entre cette puissance et la Grande-Bretagne. Après des avertissements réitérés et infructueux, la reine fit saisir (1598) devant Lisbonne soixante navires appartenant à la Ligue. Les *Merchant-Adventurers* ayant été expulsés de l'Allemagne, par édit impérial, en 1597, on ferma l'année suivante la *Cour d'acier* à Londres. Les *Merchant-Adventurers* étaient restés à Stade, avec l'autorisation de l'empereur Rodolphe; Hambourg réussit de nouveau à les attirer dans ses murs. La *steel-court* fut rendue aux Anséates, mais sans les priviléges; on ne voulut plus même les admettre à un système douanier commun avec les sujets anglais. Dès ce moment, on ne voit plus reparaître la Hanse que de loin en loin, comme un fantôme errant parmi des ruines. Charles II exempta Hambourg, Lubeck, Brême et Danzig des restrictions imposées par l'acte de navigation. Lors de l'incendie de 1666, qui réduisit une partie de Londres en cendres, la *Cour d'acier* fut consumée par les flammes et n'a jamais été rebâtie en entier.

Sous le règne d'Élisabeth, le commerce anglais reçut un grand essor; le génie tout viril de cette femme célèbre lui imprima un mouvement d'expansion qui ne s'est plus arrêté. En 1558, Antony Jenkinson explore la Russie; il visite Astrakan, la mer Caspienne, traverse le pays de Timour et pousse jusqu'à Bokhara. Le voyage de Jenkinson, qui ne répondit point à toutes les espérances du gouvernement,

n'en procura pas moins des renseignements utiles. Les côtes de la Guinée furent visitées en 1562 par Hawkins, qui en exporte des nègres à Saint-Domingue. Le premier navigateur anglais qui pénétra dans les Indes par le cap de Bonne-Espérance, fut le capitaine Stéphens (1582). François Drake, et, après lui, Cavendish, suivirent ses traces. Ralph, Fitch et John Newbery furent envoyés au Levant par une société de marchands de Londres, avec mission de pénétrer, par Bagdad et Bassora, à Ormouz et Goa, pour se procurer directement les denrées de l'Inde. La reine Elisabeth leur avait donné des lettres pour l'empereur de la Chine, où ils ne purent pénétrer, les Portugais les ayant retenus prisonniers à Ormouz. La prospérité de la Hollande stimulait incessamment l'ardeur des Anglais ; ils formèrent une association, sous le titre de Compagnie des Indes ; une charte royale, datée du 31 décembre 1600, lui assura pour quinze ans le droit exclusif de trafiquer au delà du cap de Bonne-Espérance ou par le détroit de Magellan. La première expédition fut heureuse ; l'amiral qui commandait l'escadrille, composée de cinq navires, fit un traité avec le roi d'Achem, envoya une pinasse aux Moluques, créa un comptoir à Java, et revint en Europe après avoir réalisé de brillants bénéfices. Middleton visita les Moluques en 1604.

Un fait qui mérite d'être remarqué, c'est que tous les articles du commerce anglais, tels que raisins de Corinthe, sel, salpêtre, poudre à canon, les fers, les huiles, les sardines sèches, etc., étaient monopolisés. Les plaintes énergiques du peuple décidèrent la reine Élisabeth à publier divers réglements, dans le but d'adoucir les conséquences de cet abus, qui ne disparut que sous Jacques II ; l'acte qui fut rendu dans la vingt et unième année de son règne laissait subsister toutefois les patentes pour toute manufacture nouvelle, pour la fabrication de la poudre et de quelques autres articles, ainsi que pour les corporations instituées dans le but d'étendre les relations commerciales. Dans le nombre des établissements

utiles qui datent du règne d'Élisabeth (1601), nous citerons encore la société d'assurances maritimes ; précédemment c'étaient les Lombards qui *assuraient*.

La législation qui régissait le taux de l'argent ne pouvait rester stationnaire au milieu du mouvement général. Pendant le moyen âge, c'était chose honteuse et prohibée que de prêter à usure, en Angleterre, comme dans tout pays soumis à l'autorité spirituelle du Saint-Siége. Par mépris sans doute, on avait fait exception pour les Juifs, qui exploitèrent ces *dédains* avec leur activité ordinaire : l'usure les rendit maîtres d'une grande partie des échanges. Henri VIII mit un terme à leurs envahissements par un édit qui permettait à tous ses sujets de placer des capitaux à 10 p. 100. Le trafic de l'argent ayant été interdit de nouveau par Édouard VI (1552), le taux légal remonte à 14 p. 100 ; réduit à 10 p. 100 par un édit de la reine Élisabeth, il descend à 8 p. 100 sous le roi Jacques II ; un statut de la reine Anne le fixe définitivement à 5 p. 100.

Nous n'avons que des renseignements incomplets sur le développement de l'agriculture, développement qui, dans tous les cas, n'a pu être très-rapide : cette branche du travail national venait à peine de briser les entraves de la féodalité. Un progrès se fait remarquer en 1554, où l'exportation est interdite, quand le froment coûte plus de 6 sch. 8 pences : pour le seigle, c'est 4 sch., et 3 sch. pour l'orge. A quelques années de là, l'exportation est permise pour le seigle à 8 sch., pour l'orge à 6 sch. 8 pences. Puis le tarif monte de plus en plus : en 1593, il porte 20 sch. pour le quarter de froment ; en 1604, 26 sch. 8 p. ; en 1623, 34 sch. ; en 1656, 40 sch. ; en 1688, 48 sch., avec une prime d'exportation de 48 sch. Nous n'avons pas besoin d'ajouter que cette graduation ascendante des prix des céréales tient à la plus grande diffusion du numéraire dans le pays, ainsi qu'à l'augmentation des revenus territoriaux, qui fut la conséquence des perfectionnements introduits dans l'industrie agricole.

Par une singulière faveur du hasard, il arriva que la prospérité commerciale de l'Angleterre s'accrut sous l'influence de l'avarice de Henri VII et des prodigalités de son successeur. Si la reine Élisabeth refusa de réintégrer les Anséates dans leurs anciens priviléges, ce fut uniquement par un calcul égoïste et dans la vue d'accroître les revenus de la couronne. Si Jacques I[er] [1] a été un monarque faible et sans capacité, du moins on ne peut lui contester le mérite d'avoir donné une attention sérieuse à la marine royale, pour laquelle il dépensait annuellement 50,000 liv. sterl. dans les premières années de son règne, sans compter le bois de construction fourni par les forêts de la couronne, et que l'on évalue à 36,000 liv. sterl. Sous le règne d'Élisabeth, 30,000 liv. sterl. étaient consacrées par an à l'entretien de la flotte. Aussi l'activité maritime des Anglais prend-elle tout à coup un puissant essor. En 1603, Stephen Bennet visite les côtes de la Laponie ; il y retourne en 1606 et en 1608. La compagnie dite de Moscou prend possession (1609) de l'île de Cherry ; l'année suivante elle envoie un navire dans les régions arctiques ; en 1613, nous voyons six bâtiments anglais se livrer à la pêche sur les côtes du Spitzberg. Des établissements coloniaux sont fondés dans l'Amérique septentrionale ; pour en hâter l'accroissement, Jacques II frappa d'interdiction la culture du tabac en Angleterre (1624) ; on en tirait en outre des pelleteries ; le Devon-Shire armait cent cinquante bâtiments par an pour la pêche à Terre-Neuve. Par contre, les draps anglais ne pouvaient soutenir la concurrence des draps de Flandre. En 1608, les Hollandais obtinrent le droit de pêche sur la côte de la Grande-Bretagne, contre une redevance annuelle. C'est sous le règne de Jacques I[er] que l'on établit, en Angleterre, la première loterie ; le pro-

[1] C'est à Henri VII que l'Angleterre doit la création d'une flotte permanente. Sous Charles I[er], la marine anglaise consistait en trois bâtiments de 300 tonneaux ; avant la mort de Charles II, on en comptait près de 500. — *Voyez* Mongaillard, *Situation de l'Angleterre en* 1811. (*Note du Trad.*)

duit en fut consacré à fonder une colonie dans l'Amérique septentrionale.

Le règne désastreux de Charles Ier est suffisamment connu : l'industrie et le commerce ressentirent naturellement le contre-coup des secousses politiques. Le *long parlement* établit les accises, d'abord restreintes aux spiritueux, et qui devaient être révoquées à la paix ; ce qui n'eut point lieu. Les droits douaniers et les accises rapportaient annuellement à Cromwell plus de 50,000 liv. sterl. par an. On évalue [1] à 83,331,198 liv. sterl. les sommes dilapidées par les meneurs à partir du 3 novembre 1640 jusqu'au 5 novembre 1659. On pressurait la nation sous prétexte d'effacer jusqu'aux derniers vestiges de la royauté. Toutefois, au milieu de ces tempêtes politiques, les droits du peuple s'affermissaient ; le sentiment national se développait sous la pression du despotisme et plongeait ses racines vigoureuses dans la conscience publique.

Il est question plus haut de l'acte de navigation, lequel, soit dit en passant, fut confirmé par Charles II. En 1655, prise de la Jamaïque, aujourd'hui l'une des plus riches colonies anglaises, Cromwell rendit un grand service au travail national par l'abolition de divers priviléges qu'avait accordés Charles Ier.

Le rétablissement de la royauté sous Charles II fut salué des acclamations enthousiastes de la nation, poussée à bout par les guerres civiles et impatiente de briser le joug d'une liberté tyrannique. Le frivole et vaniteux monarque mentit à toutes les espérances que son avénement avait fait naître : il se mit à la solde de Louis XIV, qui lui faisait une rente annuelle. Il vendit Dunkerque à la France pour 400,000 liv. st.

Rien de remarquable sous le règne de Jacques II, si ce n'est l'arrivée en Angleterre des ouvriers manufacturiers français, que la révocation de l'édit de Nantes avait forcés de

[1] Sinclair, *Les revenus du Royaume britannique.* — T. 1. p. 284 et suiv.

se retirer à l'étranger ; leur travail activa diverses industries (laines, toiles, métaux, verrerie, papiers peints), et l'exportation anglaise pour le continent en reçut un accroissement sensible.

On connaît les événements qui suivirent la chute de Jacques II. Le prince Guillaume d'Orange lui succéda (13 février 1688), Louis XIV prit fait et cause pour le monarque détrôné, qui s'était réfugié en France. De là, guerre entre les deux pays, et par conséquent surcroît de dépenses et d'impôts. La Grande-Bretagne établit un nouveau tarif de douanes ; le droit sur les vins français fut successivement porté à 8 et à 33 liv. st. par barrique.

On se faisait la guerre à coups de réglements douaniers. La prohibition des dentelles de Flandre, en 1699, provoqua la fermeture des ports flamands aux étoffes de laine provenant d'Angleterre. On se ruinait ainsi réciproquement ; il y eut stagnation dans les affaires, malgré quelques mesures utiles de Guillaume III, qui abolit l'impôt établi par Charles II sur les manufactures lainières, sur l'exportation des grains et des farines.

La reine Anne monta sur le trône en 1701. Sous son administration, la Compagnie des Indes subit des modifications profondes et entra dans une voie nouvelle. Il sera utile de rappeler que dans les commencements les expéditions avaient lieu chaque fois pour le compte particulier des sociétaires[1], qui avaient avancé leur quote-part des frais. Jusqu'en juillet 1613 on avait fait ainsi douze voyages fructueux. Les inconvénients qu'offraient ces entreprises isolées ne tardèrent

[1] En dépit des invitations et même des menaces des directeurs, beaucoup de sociétaires ne purent se décider à avancer leur quote-part des frais d'équipement de la première expédition. Les directeurs formèrent une association secondaire, composée de ceux des membres de la première, qui consentaient à faire les frais du voyage et à en supporter tous les risques, à condition d'avoir un droit exclusif au partage des profits qui pourraient en résulter. Les frais de la première expédition, navire et cargaison compris, s'élevèrent à 7,000 liv. st. — Mac-Culloch, *Dictionnaire du Commerce*. *(Note du Trad.)*

pas à se faire sentir. En 1613, la Compagnie constitua, par voie de souscription, un capital de 418,691 liv. st., payable en quatre ans, par quotes-parts égales. La première expédition, formée sur ces nouvelles bases, partit la même année sous le commandement du capitaine Downton. La Compagnie possédait alors les factoreries de Bantam, Yakatra, Achem, Banda, Ben-Jarmassing, Surate, Calikut, Masulipatam, Siam, Macassar. En 1617, les fonds étaient montés à 203 pour 100. Les bénéfices pour huit ans s'élevèrent à 87 et demi pour 100.

On conçoit que dans cette somme ne pouvait être compris le profit sur les fonds en circulation : c'était seulement le total fourni par l'arrêté des comptes. En 1616, on constitua un nouveau capital par souscription. L'année 1622 est signalée par un odieux attentat commis par les Hollandais : dans un emportement de rage jalouse, ils pillèrent les comptoirs anglais aux Moluques, dont ils massacrèrent les agents.

Puis la haine populaire éclata avec fureur contre la Compagnie, qui était accusée de détourner de la circulation de grandes masses de métaux précieux et de consommer les matériaux de construction navale. Ces accusations tombèrent devant le rapport qui fut présenté au Parlement. A la vérité, de 1620 à 1623, la valeur des lingots exportés avait dépassé de beaucoup celle des marchandises, mais la totalité n'était que de 264, 516 liv. st., tandis que le chiffre total de l'importation montait à 1,255,444 liv. st. Quelle perte pour l'Angleterre, si, faute de pouvoir acquitter une somme de 200,000 liv. st., les sociétaires avaient renoncé à l'entreprise, comme ils en avaient le dessein ! Il est douteux qu'en ce cas la Grande-Bretagne se fût élevée au degré de splendeur commerciale où nous la voyons aujourd'hui.

L'hostilité implacable et infatigable des Hollandais, jointe aux perturbations politiques, arrêtait la prospérité des affaires de la Société : ses fonds tombèrent, en 1628, à 80 pour 100. Cromwell renouvela ses priviléges en 1657; mais, sur le

capital fixé à la somme de 739,782 liv. st., il ne fut possible de réaliser que 369,891 liv. st. En 1651, la Compagnie prend possession de l'île Sainte-Hélène, station importante sur la route des Indes-Orientales. Reprise par les Hollandais en 1672, l'île, devenue depuis si fameuse, leur fut enlevée par Charles II, en 1661. Huit ans après, la Compagnie reçut de Bantam les deux premières caisses de thé. Cette importation passe généralement pour la première qui ait été faite d'un article qui, plus tard, joue un rôle si important. L'année 1680 est signalée par le départ du premier navire pour la Chine, où jusqu'alors les Portugais et les Hollandais avaient été les arbitres des échanges.

Lors des divers renouvellements de la Charte royale (1677, 1683, 1693), les priviléges de la Compagnie reçurent un accroissement considérable. Dans une émeute faite en 1696 par les tisseurs en soie de Spitalfield, l'hôtel de la Compagnie fut assailli par la foule. C'est sans doute dans l'intention de calmer la haine du peuple que le Gouvernement, par une ordonnance de 1698, autorisa quatre Compagnies à faire le commerce des Indes; aussitôt soixante bâtiments y prennent part. Ces expéditions enlevaient de forts capitaux au travail national; de plus, elles encombraient le marché anglais de soieries et de cotonnades, et compromettaient l'existence de l'industrie anglaise, encore trop faible pour soutenir la concurrence. En 1700, un acte du Parlement frappa de prohibition les soieries et autres produits ouvrés provenant des Indes, à moins qu'ils ne fussent destinés à être réexportés. Une seconde Compagnie fut créée sur de nouvelles bases. La reine Anne y prit un intérêt.

Le sceptre des mers était tombé des mains de la Hollande; la France avait vainement tenté de le relever : désormais l'Angleterre figurait au premier rang sur la scène du monde. Nous avons donné ailleurs un exposé sommaire de ses relations avec le Portugal, l'Espagne, la France, les Pays-Bas et une partie de l'Allemagne. Un traité fort avantageux avait

été conclu dès 1642 avec le Portugal. Il a déjà été question du traité Méthuen (1703) et de celui d'Assiente, qui fut abrogé à la paix d'Aix-la-Chapelle. Des primes d'importation encouragèrent le commerce avec les colonies de l'Amérique du nord; les chargements consistaient en mâts, vergues, poix, goudron, chanvre, lin, pour la consommation du pays; en outre, on importait des pelleteries, du riz et du tabac, dont la plus grande partie était réexportée. Antérieurement, on se procurait ces objets en Suède, qu'on cessa de visiter, lorsque l'exportation en eut été réservée exclusivement aux navires suédois. Le traité conclu, en 1735, avec la Russie, admettait les Anglais au tarif établi pour les sujets russes sur l'exportation des produits du pays : les droits de douane, pour l'admission des denrées anglaises, étaient fixés à 3 pour 100.

Ce qui facilita et aida puissamment les relations de l'Angleterre au dehors, ce fut l'établissemont de la Banque, en 1677, et le papier-monnaie. Substituer aux métaux monnayés un signe de valeur fictif, offre quelques inconvénients et d'immenses avantages. Pour accroître et activer le flux du numéraire que le commerce attirait dans le pays, il fallait avoir des capitaux en réserve, ce que les charges de la dette publique et les dépenses qu'entraînaient les guerres continuelles rendaient à peu près impossible. On eut recours au papier-monnaie, dont la circulation fut garantie par la Banque et par le travail national. Dès lors les Anglais purent baser leurs opérations sur le crédit, qui donne aux affaires une impulsion plus énergique et plus étendue que les capitaux et espèces toujours bornés. Sans doute de nombreuses secousses, dans le cours du XVIII[e] siècle et de nos jours, ont prouvé combien le crédit peut devenir funeste dès qu'il cesse d'être en rapport avec les capitaux, et quelles perturbations l'émission exagérée des billets de banque peut produire dans les affaires : cela arrive surtout lorsque l'esprit de spéculation, enhardi par le succès de quelques combinaisons heureuses, se jette à tout hasard dans des entreprises dont il ne mesure

pas les dangers. L'Angleterre en fit la cruelle expérience pour la première fois en 1720, lors de la création de la Compagnie de la mer du Sud. Dans toutes les classes de la nation on s'arrachait les actions avec une véritable rage. Une souscription de 1,000,000 st. fut ouverte le 7 avril, au prix de 300 liv. st. l'action de 100 liv. st. : en peu de jours on réunit 3,000,000 : les actions montèrent à 340. Quand ce premier emportement se fut calmé, que le bon sens public se fut remis de cet accès de vertige, et que, du sein de tous ces rêves de richesses fabuleuses, il vit surgir la vérité dans sa nudité effrayante, la déroute fut complète. Les actions commencèrent à tomber le 8 septembre; le 29 elles étaient à 150. Dix maisons de banque se virent forcées de suspendre leurs paiements. Des milliers de familles étaient ruinées, le crédit public ébranlé; le peuple grondait et s'agitait sous l'influence d'une fermentation qui devenait menaçante. Des membres du cabinet s'étaient intéressés dans l'entreprise; ils décidèrent la banque à acheter des actions jusqu'à concurrence de un million et demi liv. st., avec promesse de rachat le 29 septembre de l'année suivante. Les listes de souscription se couvrirent de nombreuses signatures, et le cours des actions ne tarda pas à s'améliorer. Les auteurs du projet eurent le bon esprit de vendre en temps opportun; bientôt une telle affluence assiégea la caisse de la Banque, qu'elle se vit forcée de renoncer à l'affaire. Ce fut cette désastreuse spéculation connue sous le nom de : *La vessie de la mer des Indes*, qui produisit la première crise commerciale en Angleterre. D'autres crises éclatèrent successivement en 1745, lors du soulèvement de l'Écosse, en 1783, en 1797, en 1818 et en 1825. La plus funeste fut celle de 1797. En France, en Autriche, dans les États-Unis du nord de l'Amérique on eut occasion, à diverses époques, de constater les terribles conséquences que peut entraîner l'exagération du crédit. Par suite des nombreuses liaisons qui existent de nation à nation, les secousses se propagent dans toutes les di-

rections, et portent au loin la misère et la détresse. C'est de l'établissement de la Compagnie de la mer du Sud que datent, en Angleterre, les associations commerciales, qui furent imitées plus tard sur le continent.

L'engouement des Anglais pour les entreprises par actions tenait de la démence et fit éclore une foule de projets plus aventureux les uns que les autres. Cette folie envahit de nos jours la France et l'Allemagne, bouleversant les esprits et les fortunes. Convenons toutefois qu'avec tous les périls qu'offrent les associations, elles n'en sont pas moins un indice d'activité et de progrès.

La fureur des spéculations ne fit qu'effleurer la Compagnie des Indes. Ses actions étaient montées à 440 pour 100, quoique le dividende ne fût que 10 pour 100, et qu'il n'y eût pas d'apparence d'augmentation. Au contraire; la rivalité des armateurs d'Ostende et des entreprises particulières, formées en violation des priviléges de la Compagnie, fit descendre le dividende à 8 pour 100.

Parmi les faits commerciaux de cette époque, nous citerons les droits sur l'exportation des produits nationaux ainsi que des matières pharmaceutiques et tinctoriales, à l'exception de l'alun, du zinc, des charbons et de quelques autres articles. On accorda également la sortie en franchise pour la baleine et l'huile de poisson. La réduction du taux de la dette publique permit de libérer l'État d'une somme de 2,000,000 st. La guerre que l'Angleterre fit à l'Espagne, de 1739 à 1748, fut désastreuse pour la marine française. Le traité de paix qui termina la guerre de sept ans (1763), mit l'Angleterre en possession du Canada, des îles de Saint-Domingue, de Saint-Vincent, qui furent cédés par le gouvernement français.

La rivalité qui avait constamment existé entre ces deux grandes nations, éclata avec une nouvelle énergie lors de l'insurrection (1776) des provinces qui forment aujourd'hui les États-Unis de l'Amérique du nord. Cet immense événe-

ment frappa les deux continents d'une secousse profonde. Il ne faut pas chercher la cause de l'insurrection dans les restrictions vexatoires imposées par la métropole : l'esprit de liberté fermentait depuis longtemps dans les colonies anglaises ; la pression extérieure ne fit que hâter l'explosion. La nouvelle République fut reconnue par l'Angleterre en 1787. La loi commerciale rendue par le congrès, la même annnée, augmentait le droit perçu sur les navires nationaux d'un dollar pour les navires étrangers : quant aux marchandises importées, la différence était de 10 pour 100 en faveur des Américains. Ce système de taxation portait le plus grave préjudice au commerce anglais ; les représailles auxquelles on eut recours ne firent qu'aggraver le mal : il fallut se résigner à entrer dans la voie des concessions. En 1794 intervint un traité qui établissait un tarif uniforme pour les deux pays. De plus, le ministère britannique ouvrait les ports des deux Indes aux navires américains. Ce traité a subsisté jusqu'à nos jours, où il a subi qnelques modifications nécessitées par les changements survenus dans la position des États-Unis.

Malgré la perte de ses plus belles colonies, l'Angleterre voyait son commerce croître, s'étendre et s'affermir ; l'édifice de sa grandeur s'élevait majestueux et formidable aux yeux du monde entier. L'accroissement de son industrie manufacturière a été la source principale de ces prospérités; d'autres causes vinrent s'y joindre : des guerres heureuses, un vaste système de communications dans l'intérieur ; au dehors, des traités et d'innombrables établissements coloniaux. Ses vaisseaux pouvaient en toute sécurité sillonner les mers des deux mondes ; à l'Est et à l'Ouest ils trouvaient sur leur route des stations et des colonies anglaises.

Revenons à la Compagnie des Indes-Orientales.

En 1746, les Français lui enlevèrent Madras, qui lui fut restituée par la paix d'Aix-la-Chapelle (1748). Le gouverneur de Pondichéry étant intervenu dans les guerres des Nababs indiens, il s'ensuivit une guerre (1751) avec la Compa-

gnie anglaise : les hostilités durèrent jusqu'en 1756. C'est à dater de cette époque, que la Compagnie anglaise commença à jouer un rôle politique dans l'Inde. Ses conquêtes rapides amenèrent, en 1766, une hausse de 6 pour 100 dans le dividende; en 1670, il monta à 12 et demi pour 100; deux ans après, par suite d'un échec, il redescend à 6 pour 100. En 1775, la Compagnie acquit, par un traité, la province de Benarès, et s'empara, l'année suivante, de l'île de Salsette. Malgré ces succès, en 1777, le dividende n'est que de 7 pour 100. Louis XVI ayant aidé les colonies américaines dans la guerre de l'indépendance, les Anglais s'emparèrent de la plupart des possessions de la Compagnie française, dont la puissance et le commerce furent complétement anéantis, en 1794, par la prise de ses établissements de Chandernagor, Pondichéry, Carrical, Yanam, Mahé, et des comptoirs de Surate. Une tentative de la France de rentrer dans l'Inde, échoua en 1804.

A partir de 1776, la Compagnie anglaise donna toute son attention à la culture de l'indigo. La récolte de 1786 (245,011 livres) s'était vendue 61,533 liv. st.; celle de 1810 (5,570,824 livres) rapporta la somme énorme de 1,942,328 liv. st. Après la suppression des droits établis sur le thé (1780), en Angleterre, cette branche de commerce devint lucrative. L'augmentation de la consommation activa les achats en Chine, et, par suite, les exportations anglaises pour l'empire du Soleil.

Les opérations de la Compagnie des Indes, qui couvrait à peine ses frais, n'en étaient pas moins un objet de convoi-

[1] Dupleix, qui commandait les Français dans l'Inde, homme entreprenant, capable et peu scrupuleux dans les moyens d'arriver à son but, donna le signal d'une ambition qui servit de prétexte à celle des Anglais ; il enseigna aux Anglais cette politique machiavélique dont ils tirèrent un si grand parti plus tard. — J-B. Say : *Essai historique sur la souveraineté des Anglais aux Indes.*

(*Note du Trad.*)

tise. C'est ainsi qu'en 1792, où le terme de son privilége approchait, nous voyons les marchands de Liverpool[1] solliciter l'autorisation de prendre part aux échanges avec l'Inde et la Chine. Liverpool, soit dit en passant, figurait dès lors parmi les places les plus fréquentées de l'Angleterre. En 1709, un seul navire suffisait à ses transactions avec l'Afrique ; elles en exigeaient 15 en 1730 ; en 1755, 41 ; et 96 en 1770. En 1766, le port de Liverpool reçut 803 navires ; il n'en était entré que 431 à Bristol.

Les démarches du commerce de Liverpool, en 1793, engagèrent sans doute le Parlement à ne renouveler la charte de la Compagnie que jusqu'en 1814. Le 1er mars de cette année le privilége expirait, après remboursement de la somme que l'Etat se trouverait devoir à la société. Enfin, le règne du monopole cessa (1814); le commerce de l'Inde fut déclaré libre. La Compagnie conserva le gouvernement de ses possessions territoriales, avec le droit exclusif de commercer avec la Chine. Depuis 1834 elle est réduite à un rôle purement politique; elle garde l'administration de l'Inde, sous la direction du *conseil* ou *bureau* du *contrôle*, institué par Pitt. La charte de 1834 réserve à la couronne le droit de retirer le gouvernement de l'Inde à la Compagnie ; si la couronne fait usage de son droit, les actions de la société seront remboursées à 200 p. 100.

Les pays compris sous la désignation de : *Within the limite of the East India Companys charter*, c'est-à-dire les contrées situées à l'est du Cap de Bonne-Espérance, ne font point partie des possessions territoriales de la Compagnie ; ce sont Ceylan, Saint-Maurice, etc.

Un fait qui constate les conséquences désastreuses du monopole, c'est qu'en 1794 les exportations de la Compagnie

[1] Dès 1730, nous voyons les négociants de Londres, de Liverpool et de Bristol, réunir leurs efforts pour empêcher le renouvellement du privilége de la Compagnie. (*Note du Trad.*)

pour l'Inde et la Chine s'élevèrent à 2,934,829 liv. sterl.; qu'en 1814, où son privilége expirait, elles étaient descendues à 1,699,125 liv. sterl. En 1823, l'exportation est de 458,000 liv. sterl.; en 1824, 624,780; en 1825, 598,553; en 1826, 990,464; 1827, 804,778; tandis que l'exportation du commerce libre, d'après ses propres déclarations, était, pour 1824, 2,839,796 liv. sterl.; pour 1825, 2,574,660 liv. sterl; pour 1826, 2,625,888; pour 1827, 3,903,000 liv. sterl. Voilà les faits qu'on a invoqués pour l'abolition des priviléges de la compagnie. Par son ordonnance du 2 décembre 1839, la Compagnie admet dans ses ports les nations amies; il leur est interdit toutefois d'y débarquer des denrées de l'Inde achetées dans ses possessions.

La Compagnie de l'Archipel du roi Georges, constituée en 1785, noua des négociations avec la Compagnie de la mer du Sud et celle des Indes-Orientales; elle en obtint à prix d'argent la suppression, en sa faveur, de ces odieux priviléges, que la paresse du monopole oppose à l'activité de la concurrence. Dès 1786, la nouvelle association envoya sur les côtes Nord-Ouest de l'Amérique du Nord, deux navires commandés par les capitaines Portlock et Dixon. Ce fut l'origine d'un commerce de pelleterie fort lucratif, qui subsiste encore, et à la faveur duquel l'Angleterre fait, dans ces contrées, de vastes acquisitions territoriales. Aujourd'hui les relations commencent à souffrir de la rivalité des Américains de l'Union du Nord.

Nous citerons encore la Compagnie du Nord-Ouest, la Compagnie de la baie d'Hudson, qui, après une lutte de plusieurs années, finirent par se fondre en une seule; elle a le gouvernement de ces contrées, où elle a introduit l'agriculture et où elle a créé des écoles. Ses missionnaires prêchent l'Évangile aux tribus indiennes.

Si ces diverses Compagnies n'ont pas toutes contribué à l'accroissement de la prospérité du pays, elles ont du moins

été un puissant levier commercial. Ce qu'il y a de certain, c'est que les trésors accumulés par les Nababs et autres princes du pays, pendant une longue suite de générations, ont passé aux mains de la compagnie des Indes ; la Grande-Bretagne de même a tiré grand profit des richesses métalliques de l'Amérique espagnole. Ce système d'exploitation, qu'a suivi constamment le gouvernement anglais, a provoqué plus d'une fois des réactions désastreuses. C'est ainsi qu'après la crise de 1839, en 1842, les États-Unis augmentèrent les droits de douane, pour arrêter l'importation des produits des manufactures étrangères, importation qui mettait la fabrique nationale en péril. Ce fut envain que l'Angleterre changea les évaluations de son tarif, dans le but d'encourager l'importation des produits agricoles de l'Amérique, et obtenir en retour un plus large débouché pour ses articles manufacturés. L'exportation anglaise en Amérique n'en subit pas moins une diminution fâcheuse, et les fabricants de la Grande-Bretagne sont obligés d'en tirer les trois quarts de leurs approvisionnements en cotons bruts, qu'ils paient comptant. Les relevés des échanges entre les deux pays, assignent aux États-Unis un avantage de 2 1/2 mille dollars.

Ces canaux innombrables ouverts par le commerce dans toutes les parties du globe, avaient déversé de vastes capitaux en Angleterre ; ils furent appliqués à l'agrandissement et au perfectionnement du travail national, qui fit des progrès prodigieux à partir du moment où les machines remplacèrent en grande partie la main-d'œuvre.

L'industrie cotonnière fut complétement changée par les machines de Hargraves, Hyes, Arkwright, Crompton, etc. Hargraves inventa la *Spinning-Jenny*, machine mise en mouvement par une roue horizontale ; la *Spinning-Jenny* enrichit l'Angleterre et l'inventeur mourut à l'hôpital. Crompton, à qui l'on doit la *Mull-Jenny*, se trouvait dans la plus déplorable position, lorsqu'en 1812, sur sa demande, le parlement lui alloua une somme de 5,000 liv. sterl., à titre de

récompense nationale. Dès lors, les inventions se succédèrent avec une rapidité incroyable. Mais quand une fois les auteurs en comprirent l'importance, et qu'ils voulurent s'en assurer le profit, on vit surgir la plante parasite qu'on nomme brevet, et qui envahit le domaine industriel. Le brevet donne lieu à des abus, qui ont provoqué des plaintes énergiques en Angleterre ; ce n'est point par de tels encouragements qu'on activera le travail national.

Cette supériorité de la fabrique anglaise fut affermie par l'invention de la machine à vapeur, que l'on doit aux travaux et au génie de Watt [1]. Le métier à vapeur, connu depuis 1816, ne devint d'un usage général qu'à partir de 1818 ; on en comptait, cette année-là, 2,000 à Manchester et dans les environs ; en 1821, ce chiffre s'élève à 5,700, et trois ans après il dépasse 20,000. On évalue à 40,000 le nombre total des métiers à vapeur dans la Grande-Bretagne en 1845. A ces puissants moteurs mécaniques viennent se joindre bientôt de nombreuses voies de communication. De 1790 à 1794, le parlement vota 81 bills concernant la création et l'entretien des canaux. Sous l'influence de conjonctures aussi favorables, l'exportation de la Grande-Bretagne prend un accroissement qui correspond avec une plus large importation de cotons. Aussi, pour 1783, l'importance des marchandises exportées est évaluée à 10,314,000 liv. sterl., et pour 1792, à 18,336,851 liv. sterl. De 1771 à 1775, les cotons ne figurent, dans les relevés de l'importation, que pour une somme de 4 millions de liv. sterl. ; de 1781 à 1785, pour 10 millions, et en 1791, pour 28 millions.

En même temps, l'industrie linière prenait l'essor ; elle tirait les matières premières de la Russie, comme de nos jours ; Pétersbourg fournit, en 1783, près de 259,000 pud ; en 1788, plus de 463,000 pud, et au delà de 494,883 en 1842. L'Ecosse, qui était dès lors le siége de cette fabrication, reçut, en 1788, la totalité des matières premières importées ;

[1] V. page 9.

en 1842, elle reçut 487,027 pud; les 7,856 pud restants furent distribués en Angleterre et en Irlande. La production linière de l'Allemagne a souffert, depuis que l'introduction des machines à filage a affranchi la fabrique anglaise du joug de l'Allemagne. Jusqu'en 1828, ces machines donnaient un fil beaucoup moins fin et moins lisse que le rouet à la main.

Le système, connu sous le nom de filage mouillé, donna une puissante impulsion à cette branche d'industrie. Les trois royaumes unis, y compris la principauté de Galles, ne comptaient, en 1835, que 347 filatures à mécanique ; en 1840, nous en trouvons en Angleterre et dans le pays de Galles, 186 de la force de 4,295 chevaux ; en Écosse, 189 de la force de 4,845 chevaux, et en Irlande, 44 de la force de 1,980 chevaux. C'est ainsi que la fabrique anglaise est parvenue à faire une concurrence redoutable à l'Allemagne, où elle exporte aujourd'hui ses produits.

Il s'en faut de beaucoup que la fabrication des soieries présente, en Angleterre, des résultats aussi satisfaisants. Il faut en chercher la cause dans la taxation exagérée établie sur la matière première, taxation qui équivalait à un monopole. On conserva les anciens métiers, sans s'inquiéter des perfectionnements que la fabrication avait reçus en France et en Allemagne. L'abolition du régime prohibitif, en 1825, amena quelques améliorations. Peu d'années suffirent alors pour amener plus de progrès que l'on n'en avait fait jusque là dans l'espace d'un siècle.

Au mouvement commercial se rattacha le développement de l'économie agricole, à laquelle le gouvernement consacra une constante sollicitude ; toutefois, ses produits ne suffisent pas à la consommation d'une population toujours croissante, notamment dans les grandes villes manufacturières. Les intérêts des fermiers sont protégés par le Corn-bill, qui restreint l'importation des blés.

Depuis que la population se concentre dans les grands foyers industriels, pour maintenir le prix du blé à un taux

raisonnable, il serait utile d'abaisser le tarif : une importation plus abondante empêcherait alors le prix du pain d'arriver à un chiffre désastreux pour les classes ouvrières ou indigentes. De même que la fabrique anglaise a besoin de s'approvisionner au dehors de laine, de lin, de chanvre, de coton ; de même le peuple anglais ne peut, sans mourir de faim, se passer des blés étrangers. La Grande-Bretagne cherche évidemment à affranchir son industrie de l'étranger; mais quand ses colonies lui fourniront toutes les matières premières dont elle a besoin, quel sera, en définitive, le résultat de cet entier isolement ? Alors, avec la concurrence toujours croissante que lui font les autres États de l'Europe, elle se trouverait forcément restreinte au commerce intérienr : l'isolement la tuerait ; elle périrait victime de son insatiable égoïsme.

Pour le moment, le commerce anglais est assuré par des traités avec le Hanovre, le Mecklenbourg, les villes anséatiques, Hambourg, Lubeck, Brême (1828, 1841), Oldenbourg. L'expédition en Chine a ouvert un immense débouché à l'industrie de la Grande-Bretagne. L'importation de l'opium, pour 1828, est évaluée à 13,800,008 liv. et à 26,000,000 pour 1837. On sait que l'exportation consiste en thé et en soie. Avant l'expédition, les Anglais entraient pour 80 pour 100 dans la valeur totale des échanges avec la Chine ; la République américaine du Nord y participait pour les autres 20 pour 100.

De plus, le gouvernement anglais a conclu, en 1843, une convention avec la Russie, convention qui ouvre l'Inde britannique aux navires de cette nation ; pour les côtes Nord-Ouest de l'Amérique, le traité de Saint-Pétersbourg (25 février 1843) reste en vigueur. La convention avec la Russie complète le traité avec la Porte, conclu le 25 novembre 1838 pour sept ans. Ces traités qui comprennent toutes les provinces de la Turquie, soit en Asie, en Europe ou en Afrique, établirent pour les deux États privilégiés un nouveau tarif

qui leur accorde la libre importation par les Dardanelles, le Bosphore de Thrace, la mer Noire, et le droit de trafiquer à l'intérieur.

Le 2 mars 1841 fut publié un traité de commerce et de navigation entre la Grande-Bretagne et les Etats du Zollverein (Prusse, Bavière, Saxe, Wurtemberg, Bade, l'électorat de Hesse, le grand-duché de Hesse) et les États de l'association douanière et commerciale de Thuringe, Nassau et Francfort[1].

[1] *Voyez* Munn, *The commerce of England.* 1621. — *The présent steat of Great-Britain and Ireland.* London, 1723. — Lediard, *Histoire navale de l'Angleterre.* Lyon, 1751. — Taube, *Histoire du Commerce anglais.* Leipzig, 1776. — Fr. Hervey, *Histoire de la Navigation* etc. *de la Grande-Bretagne;* traduction allemande. Leipzig, 1779. — Sainte-Croix, *Histoire des progrès de la Puissance navale de l'Angleterre.* Yverdun. 1782. — *Esquisse historique du nouvel empire anglais aux bords du Gange, depuis* 1756; traduction allemande. Gœttingue, 1780. — Von Archenholtz, *Les Anglais dans l'Inde.* Leipzig, 1786. — Arthur Young, *Economie politique, etc.*; traduit de l'anglais par Glockenring. Gotha, 1793. — *Histoire et commerce des colonies anglaises.* La Haye, 1755. — Edwards, *History civil and commercial of the Britain Colonia, in the West-Indies.* London, 1797. — Clarke, *Survey of the Streagth* etc. *of Great-Britain.* London, 1801. — Yates, *Essays of the Streagth,* etc. London, 1801. — Reinhard, *A concise history of the present state of the commerce of Great-Britain.* London, 1805. *Strictures.... Navigation and colonial system of Great-Britain.* London, 1806. — Ivernois, *Effets du blocus continental sur le commerce..... des Iles Britanniques.* London, 1809. — Jos. Lowe, *L'Angleterre considérée sous le rapport de l'agriculture,* etc.; traduction allemande, par Jacob. Leipzig, 1823. — Ch. Dupin, *Système de l'administration britannique en* 1822. Paris, 1823. — Ch. Dupin, *Forces commerciales de la Grande-Bretagne.* Paris, 1826. — Huskisson, *Speech on the Shipping interest.* London, 1827; traduit en français, sous ce titre : *De l'état actuel de la navigation de l'Angleterre.* Paris, 1827. *Reflections on the present mercantile distress. experienced in Great-Britain.* London, 1826. — César Moreau, *Rise and progress of the silk, trade en England.* London, 1826. — César Moreau, *Rise and progress of the wool... Great-Britain.* London, 1848. — Montgomery Martin, *Colonies britanniques en Asie, aux Indes Orientales et dans l'Amérique du Nord;* traduction allemande, par P. Frisch. Leipzig, 1836. — Kleinschrod, *Législation commerciale de la Grande-Bretagne.* Stuttgart, 1836. — Anderson, *Observations on the national industry of Scotland.* Edinb. 1777. — *Smithers Liverpool its commerce,* etc. Liverpool, 1825. —

LE DANEMARK.

Au comencement du xv[e] siècle, le Danemark se trouvait encore sous le joug de la Hanse; Lubeck y exerçait une domination illimitée, qui commence à décliner au milieu des secousses politiques. La Suède et la Norwège s'étant révoltées contre Jean, roi de Danemark, il interdit aux Hanses toute relation avec les rebelles. Les Hanses n'ayant point tenu compte de cette interdiction, il s'ensuivit une guerre, dans laquelle les Danois furent battus par les flottes réunies de Lubeck et de quelques villes anséatiques, tandis que Hambourg, Danzig, et autres cités faisant partie de la ligue, continuaient à trafiquer tranquillement avec le Danemark.

Christian II, successeur de Jean, interdit aux Allemands la pêche sur les côtes danoises, le colportage des marchandises, l'accaparement du bétail, et restreignit leurs relations avec le Danemark à la seule place de Copenhague, qui devint le centre des affaires : c'est également dans sa capitale qu'il transféra le péage d'Helsingœr; il augmenta les droits sur les harengs. Par ces dispositions, la Hanse se trouvait gravement lésée dans ses intérêts. Lubeck mit à profit les revers de Christian II, se ligua avec le duc Frédéric de Holstein et appuya la révolte de Gustave Wasa. L'infortuné monarque dut renoncer à tous ses beaux projets et quitter le royaume. Frédéric et Gustave, grâce au puissant appui de Lubeck, montèrent sur le trône; les Hollandais prirent fait et cause pour le roi détrôné, dans l'espoir de s'emparer du commerce

W. Pitt, *A topographical hystory of Strafferdshire.* Newcastle, 1817. — *Reports respecting grain,* etc. 25 july 1814. — *Report from the select committe on seeds,* etc. London, 1816. — *Report from the sel. comm. on the linen trade of Ireland.* 22 juny 1825. — *Rep. from the sel. comm., on import duties,* etc. *ordered by the Rouse of commons to be printed* 6 *august* 1840, fol. *Tables of the revenue, population* etc. *of the unided kingdom and his dependencies;* part. VI. London, 1838; part. VII. London, 1839. — *Tables schewing the trade of the unided kingdom with different foreign countries and British poss. from* 1831 *to* 1840. London, 1842, fol. *Parnell, en the comm. intercourse between France and England.* — *An historical view of the Law, of marit. com. by James Reddie,* Edinb., *by G. Street.*

avec le Nord : dans cette nouvelle collision, la victoire resta encore à Lubeck et à ses alliés Rostock, Stralsund et Danzig. En retour de ces services, Lubeck exigea que le roi Frédéric fermât la Baltique aux Hollandais. Frédéric s'y refusa ; tout en accordant aux Anséates liberté commerciale, entière et la pêche du hareng contre une faible redevance. Il ne se faisait pas illusion sur l'influence pernicieuse du monopole anséatique. En 1532, il abolit la Compagnie commerciale allemande, qu'il incorpora dans la Compagnie danoise.

Sous les successeurs de Frédéric, Lubeck tenta vainement de se faire réintégrer dans ses priviléges. Les avantages accordés par Frédéric II étaient peu de chose en comparaison de l'augmentation de la taxe sur les navires anséatiques au passage du Sund. Lubeck sollicita vainement un remaniement du tarif (1571). La Hanse ayant porté l'affaire devant l'empereur, le roi de Danemark, pour se venger, doubla les droits de péage pour les navires anséatiques. Sous Christian IV, de 1588 à 1648, la ligue perdit les derniers débris de ses priviléges. Ce monarque créa la Compagnie danoise des Indes-Orientales (1618), qui, dès 1620, acquit Tranquebar.

A mesure que le royaume brisait les chaînes du monopole, le commerce national prenait de l'essor, malgré les guerres désastreuses avec la Suède. Sous Christian V fut fondée la ville d'Altona, presque aux portes de Hambourg. Des émigrés français transplantèrent leur industrie dans le royaume ; toutefois la fabrique nationale ne suffisait point à la consommation. Ce n'est qu'à partir du XVIIIe siècle que date la réputation des gants et des dentelles du Danemark ; par contre, les produits de l'économie agricole, blés, colza, chevaux, bétail, beurre et fromage, fournissaient de vastes exportations : la France, entre autres, recevait de nombreux chargements de grains.

Malgré toute cette apparence de prospérité, les capitaux en

circulation s'affaiblirent au point que, dès 1676, le peuple se voyait dans l'impossibilité de payer les contributions : une altération des monnaies vint aggraver cette situation fâcheuse. En 1737 fut créée une banque de billets avec un privilége de quarante ans ; en 1745, défense lui fut faite de rembourser les billets en espèces. Cette mesure fut révoquée au bout de six mois.

La Compagnie asiatique obtint du roi Christian VI (1732) une charte pour quarante ans. De 1731 à 1745, la Compagnie expédia trente-deux navires : les cargaisons qu'ils rapportèrent furent évaluées à la somme de 11,403,261 rixd. En 1734 : achat de l'île Sainte-Croix, privilége de la Compagnie des Indes-Occidentales. Des circonstances fâcheuses vinrent encore arrêter la prospérité des affaires : c'est ainsi qu'en 1735 la législation qui régissait les grains fut remplacée par des mesures complétement en désaccord avec les intérêts du pays. Sous Frédéric V le commerce en gros prit un nouvel essor. Les *stocks* de la Compagnie des Indes-Occidentales furent augmentés de 625,000 thalers, qui devaient être consacrés aux raffineries de sucre. Le roi accorda le monopole des échanges avec l'Islande à la société générale du commerce, possédant un capital d'un demi-million. Les relations avec le Groënland et les îles Feroë furent reservées à une autre société, qui recevait par an 7,000 thalers sur la cassette du roi. Enfin on vit s'élever une quatrième association, sous le nom de Société africaine, avec un capital de 250,000 thalers.

Les entreprises se multiplaient ainsi à l'excès et sur des proportions trop vastes. Le numéraire dont le pays disposait, était insuffisant pour les soutenir. En 1754, le gouvernement se vit obligé de prendre le commerce des Indes-Occidentales à son compte. M. de Schimmelmann acheta les plantations et les raffineries au prix de 400,000 thalers. En outre, l'État dut supporter les pertes occasionnées par des spéculations malheureuses, telle que, par exemple, la

grande fabrique de soieries établie en 1751 avec cent métiers. La création de colonies agricoles eut de bons résultats ; de plus, les expéditions lointaines donnaient du mouvement à la navigation ; néanmoins la situation des finances du royaume continuait à être des plus critiques, au point qu'en 1757, la banque reçut de nouveau l'ordre de suspendre le remboursement de ses billets ; l'exportation des espèces fut interdite .En 1763, le gouvernement devait 11,000 millions de thalers à la banque.

Le règne de Christian VII fait époque dans l'histoire commerciale du Danemark, qui doit à ce souverain des réglements utiles. Les échanges avec les deux Indes prirent de l'extension, à la faveur de l'insurrection des colonies anglaises en Amérique. Le nombre des navires composant la flotte marchande, fut porté à 3,282 avec 105,000 tonneaux. En 1781, fut créée la société de la Guinée. Sous le règne de Frédéric V les associations commerciales subirent une réforme; les monopoles du commerce de l'Irlande et du Groënland furent abolis. Le gouvernemeut se réserva de faire vendre à son compte, les cafés provenant des Indes-Occidentales.

Le canal qui fait communiquer le Schleswig avec le Holstein, fut creusé en 1788.

Après la conquête de la Hollande par l'armée française, la meilleure partie du commerce de ce pays passa aux mains du Danemark. En 1795 la capitale fut en partie détruite par un incendie. A cette époque la marine danoise était imposante. L'ère de prospérité dans laquelle le royaume était entré, dura peu : il ressentit cruellement le contre-coup des mouvements politiques dans le reste de l'Europe.

Pendant le blocus de l'Elbe par les Anglais, Toenningue était le mouillage qui servait aux échanges avec Hambourg.

A cette époque la Suède tirait du Danemark des produits ouvrés, provenant du pays ou de l'étranger. La marine marchande du Danemark comptait 2,379 navires, avec 134,

117 tonneaux, en 1800; en 1802, 2,219 avec 125,944 tonneaux; en 1806, 2,529 faisant 136,664 tonneaux. Les relations avec les deux Indes et les Etats-Unis de l'Amérique du Nord étaient toujours très-actives.

Le bombardement de Copenhague par les Anglais (1807) détruisit la flotte et anéantit le commerce du royaume. Par un traité de 1814, la Norwège fut cédée à la Suède.

Les emprunts et le papier-monnaie avaient accru les charges de l'Etat. Quand on reprit les affaires avec les Indes-Orientales, on rencontra un grand obstacle dans la concurrence des Anglais et des Américains du Nord. Les sucres des Indes-Occidentales et l'accroissement dans l'exportation des produits agricoles, offraient une faible compensation pour les pertes qu'on avait essuyées. La législation reçut quelques modifications avantageuses. C'est ainsi que l'on abaissa successivement le tarif des impôts sur les sucres bruts étrangers (1823), sur le sel (1825), et sur l'exportation des bestiaux (1825.)

Pendant la stagnation des échanges, arrêtés par la guerre, le travail national s'était appliqué aux exploitations agricoles; de sorte qu'on se trouvait en mesure de satisfaire aux nombreuses demandes de l'étranger.

Un fait curieux, c'est qu'avant la guerre, la pomme de terre n'était cultivée que dans les jardins; en 1830 le produit de la récolte fut évalué à 2,000 tonneaux. Depuis la suppression des sociétés privilégiées (1777), le commerce avec les deux Indes est libre; la société asiatique, ayant le monopole du thé, ne fut abolie qu'en 1843. Le commerce avec l'Islande a pris de l'importance, depuis qu'elle a des relations directes avec la Méditerranée. Le trafic avec le Groënland et les îles Feroë est également fructueux. Le Groënland fournit, en grande quantité : huile de poisson; peaux de phoques, de rennes et de renards; édredon (eider daunen), baleines. On tire des îles Féroë : poisson, huile de poisson, suif, vêtements de laine. La pêche de la baleine, la

chasse aux veaux marins et aux phoques, qu'on n'a ouvertes qu'en 1831, sont d'un bon rapport.

Le commerce avec les deux Amériques se soutient. Les affaires avec la Norwège sont très-actives, ainsi qu'avec la Prusse, la Suède et la Hollande. Le traité conclu avec l'Angleterre, en 1835, assure de grands avantages au commerce danois. Ses navires peuvent importer les produits et denrées du royaume dans toutes les colonies britanniques, y prendre des chargements et les distribuer sur tous les points du globe, l'empire britannique exceptée.

Sous l'influence d'une situation aussi prospère, la marine ne tarda pas à se relever : en 1825—3,876 navires faisant 57,753; en 1829—3,691 avec 62,400 tonneaux; en 1839—3,854 avec 68,704 tonneaux. On remarque une grande activité dans les chantiers d'Apenrade, de Kiel et de Svendborg. Flensbourg, dans le Sleswig, fait beaucoup d'affaires avec les Indes Occidentales; tout récemment il en est parti un navire pour la Chine. Le peu de renseignements que nous avons sur la situation d'Altona, prouvent qu'il y a un mouvement fructueux; la ville possède une école de navigation et de commerce. Copenhague voit s'accroître d'année en année sa splendeur commerciale; elle forme une station très-fréquentée dans un vaste système de navigation à la vapeur. Les autres places de quelque importance sont Kiel, Schleswig, Randers, Aalborg et Aarhus. Le gouvernement a fait en 1840 avec Hambourg deux conventions, qui renferment quelques réglements de droits de douane. Le pavillon de Hambourg est traité dans les ports danois sur le pied des nations les plus favorisées, notamment en ce qui concerne le péage du Sund. Le tarif de ce droit a subi un abaissement amené par les réclamations de l'Angleterre et de la Suède. Hambourg participe également au bénéfice des nouvelles évaluations du péage du Sund et des droits fluviatiles, fixées par les rôles qui ont été publiés à Copenhague le 1er janvier 1842.

Nous reproduisons le tableau suivant sur le nombre des vaisseaux qui passèrent le Sund :

	HOLL.	ANGL.	SUÉD.	DANOIS.	PRUS.	DANZIG.	BREM.	LUB.	HAMB.	RST.	RUSS.	COURL.	FRANC.	AMÉRIC.
1769	2508	1840	1149	1032	296	262	99	49	20	62	35	10	13	
1774	2447	2385	1227	892	284	194	186	47	40	59	36	4	39	
1791	1736	3720	1816	1394	430	239	135	86	104	318	34	34	88	45
1804		3707	2154	1899	2012	Old.	93	76	120	169	84	Han.		160
1816	876	1848	2042	787	1014	29	111	45	36	133	399	224	16	168
										Mek.				
1820	853	3597	1519	792	1554	47	59	64	15	547	242	458	63	169
1825	630	5186	1319	803	2391	34	34	120	31	602	335	413	72	230
1828	1057	4435	1322	908	2240	36	60	119	24	676	409	531	129	216
1835	652	2495	994	753	1936	46	42	71	21	582	625	386	146	125
1836	664	3195	968	909	2393	59	49	94	27	739	664	416	105	133
1841	973	3788	1183	1017	2864	128	73	88	20	959	819	823	217	123
1842	912	2519	1220	1068	2311	140	60	79	16	821	761	766	240	113

Ont passé le grand Belt : en 1839, 2298 nav.; en 1840, 2326 nav.; en 1841, 1951 nav.; en 1842, 17,309 nav.

Dans les duchés il se manifeste également un accroissement d'activité ; le commerce de transit par le Holstein a pris de l'importance, toutefois il est restreint aux produits agricoles et à l'exportation des bestiaux. Dans quelques contrées il s'est établi des filatures et des métiers à tisser : à Tondern il existe toujours des manufactures de dentelles.

LA NORWÈGE ET LA SUÈDE.

Dès les temps les plus reculés, les habitants de la Norwège sont connus pour d'habiles et intrépides navigateurs; de bonne heure aussi le pays est le siége d'un commerce actif entre les nations de la mer du Nord et les rives de la Baltique. La ville la plus ancienne est Tunsberg ; puis nous trouvons Stavanger, Trondheim fondée en 997, Opsolo (1060) et Bergen (1067), dont les habitants montraient beaucoup d'activité. Longtemps avant les marchands allemands, les anglais et les écossais visitaient Bergen. Le roi Hakon fit

venir des ouvriers allemands (1247) qu'il établit aux environs de cette ville : pendant des siècles ils étaient connus sous le nom de « Cordonniers allemands. » Hakon accorda à la ville de Lubeck le droit de commerce en Norwège ; ce droit fut également octroyé à Hambourg. Les intérêts de Bergen en souffrirent. Pour faire droit à ses réclamations, le roi Olaw interdit aux étrangers toute espèce de vente, soit dans les ports, soit dans le pays ; les villes de Drontheim, Wedon et Bergen furent déclarées les seules places de commerce du royaume. La reine Marguerite, le roi Eric (1425) continuèrent à protéger le commerce de Bergen par des mesures prohibitives. Sous le règne de ces deux souverains, la place de Bergen fut prise et pillée par des corsaires de Rostock et de Wismar. A la seconde expédition on expulsa les Anglais qui possédaient un comptoir dans cette place. Le commerce et les biens des habitants de Bergen passèrent aux mains des vainqueurs, qui se livrèrent à toute espèce de désordres et exercèrent une domination absolue. Les Hollandais ne tardèrent pas à leur faire une concurrence dangereuse, contre laquelle les prohibitions du roi Christian (1469) furent impuissantes. A la sollicitation de Henri VII, le gouvernement danois accorda aux sujets anglais des avantages commerciaux dans le pays, et même la pêche dans les eaux de l'île d'Islande. De cette époque date la décadence du commerce anséatique dans la Norwège. Après le recez d'Odensé, les Norwégiens reprirent le dessus à Bergen, et finirent par chasser les marchands anséatiques.

Le même dépérissement frappa les affaires de la Ligue en Suède, où Gustave Wasa ne tarda pas à retirer (1525) aux Hanses les privilèges qu'il leur avait accordés. Le roi Jean leur interdit même le commerce avec la Russie par Narwa. C'est ainsi que, sous l'influence des mêmes causes, la Norwège et la Suède furent affranchies du joug de l'étranger. Gustave Wasa, quand il eut brisé les chaînes du monopole, essaya de réveiller l'activité commerciale de ses sujets.

Dans ce but il se hâta d'interdire l'exportation du minerai de fer et de cuivre, que les marchands étrangers venaient prendre, pour le remporter après l'avoir transformé en barres, en acier, en outils : par contre, l'exportation du fer en barres fut encouragée par des primes. Du reste, les exportations consistaient principalement en produits du sol, bois, fers, cuivre, poissons ; c'étaient les Hollandais et les Anglais qui venaient prendre les chargements. La conquête de l'Esthonie donna de l'extension aux échanges de la Suède, qui continuaient à rester entre les mains des étrangers. Ce ne fut que sous le règne glorieux de Gustave Adolphe que la navigation et l'industrie se réveillèrent. En 1616 : établissement de la compagnie de la mer du Sud ; expéditions envoyées en Perse, en Guinée et dans l'Amérique du Nord. Le gouvernement fait venir d'Allemagne des mineurs et des fondeurs. Charles XI augmenta le nombre des vaisseaux de guerre ; la banque de Suède fut fondée à Stockholm en 1668 ; ce n'était qu'une banque de prêt jusqu'en 1726 où elle émit pour la première fois des billets ; à partir de 1738, elle faisait des avances aux propriétés foncières ou dépôts de fers. En outre Charles XI fit construire des bateaux marchands de fort tonnage, et il réussit à donner une plus grande importance aux exportations du fer et du cuivre, et même de quelques articles ouvrés. Les guerres de Charles XII, qui vinrent malheureusement en travers de ces prospérités, appauvrirent le pays, et entraînèrent la perte de la Livonie, de l'Esthonie, de l'Ingrélie, etc. La Compagnie des Indes-Orientales fondée, à Goëtaborg en 1731, procura quelques avantages, notamment pendant la guerre de l'indépendance dans l'Amérique du Nord ; protégés par leur neutralité, les Suédois pouvaient trafiquer en liberté ainsi que les Danois. En 1784 le gouvernement suédois obtint à prix d'argent la cession de l'île Saint-Barthélemy, par la France ; la possession de cette colonie amena la création de la Compagnie des Indes-Occidentales. Pendant les guerres entre la Grande-Bretagne et la France,

la Suède exporta de vastes chargements de fer en Angleterre, en Allemagne, etc. De nouvelles calamités frappèrent la Suède, quand elle se fut alliée avec l'Angleterre contre l'empereur Napoléon (1806), et, en 1808, dans la guerre contre la Russie, guerre désastreuse qui ruina les finances du royaume, et lui fit perdre la Poméranie, Rugen et la Finlande.

Quand la chute de l'empire eut rendu la tranquillité au continent, la Suède commença à respirer. L'importation des fers s'accrut ; la fabrique prit de l'activité ; dans l'économie rurale il y eut un tel essor vers le progrès, qu'en 1819 on put se passer de l'importation des grains étrangers, qui jusqu'alors enlevaient de fort capitaux au royaume. On établit des droits élevés sur les marchandises importées du dehors. Les lois maritimes (1724, 1726, 1824, 1833) sont calquées sur l'acte de navigation promulgué par le long parlement. Elles servent de base aux différents traités conclus avec les puissances étrangères ; on n'y a pas même dérogé en faveur de Hambourg ni de la Grande-Bretagne. Les échanges entre Hambourg et la Suède se font par l'intermédiaire de Lubeck ; grâce aux talents et à l'économie intelligente du roi Charles Jean (Bernadotte), la Suède a pu éteindre sa dette s'élevant en 1810 à la somme de 33 millions de thalers.

La Norwège n'avait pas retiré de brillants avantages de sa réunion au Danemark, dont elle tirait ses provisions de grains et qui négligeait ses principaux articles d'exportation, bois de construction, fers, cuivres. Tel était l'état des choses vers la fin du dix-septième et au commencement du dix-huitième siècle. A partir de 1775 les exportations de la Norwège prirent de l'importance. En 1798 elles occupaient 1300 bâtiments avec 92,359 tonneaux : en 1799 pour l'exportation des bois on employa 1169 navires avec 86,376 tonneaux. La seule ville de Bergen expédia en 1806 pour l'étranger 718 bâtiments, et les autres ports du royaume, à proportion ; Christiania, Christiansand, Arendal, Fredsikshald,

Fredriks-stadt, Krageroe, les villes sur le Langesund, surtout Drammen.

Durant les deux premières années de la guerre avec la Suède, il y eut un temps d'arrêt : la stagnation ne cessa qu'à la paix. Christiansand, place fortifiée, dans une position des plus avantageuses, devint l'étape pour toute la Norwège. Depuis que le royaume est réuni à la Suède, il voit sa position s'améliorer chaque année, grâce à l'accroissement de ses exportations. Les échanges entre les deux pays sont affranchis de toute entrave. Il résulte des états officiels que la majeure partie des importations sont effectuées par Hambourg et Altona ; ces deux villes se sont emparées des relations qui existaient anciennement entre les ports de la Norwège et les villes de Copenhague, d'Amsterdam et de Londres. Ces échanges se font presque exclusivement sur navires norwégiens ; pour les relations avec la Suède, on emploie les bâtiments suédois [1].

Dès la fin du XI[e] siècle la Hanse possédait une factorerie à Nowgorod et à Pleskow : elle faisait en Russie et en Livonie un simple commerce d'échanges ; l'emploi du numéraire était interdit. Les articles importés par les marchands allemands consistaient en draps et en sels ; ils prenaient en retour les produits russes, principalement des pelleteries. Le peu de loyauté que les Anséates apportaient dans ces relations, amenait souvent des collisions avec les Russes.

En 1494, le czar Iwan Wasiljewiecz fit mettre en prison tous les marchands anséatiques de la factorerie de Nowgorod ; cette mesure entraîna la ruine du commerce allemand dans cette place : il tenta vainement de se relever sous Wasilej Iwanowitsch, le successeur d'Iwan. Une route commerciale

[1] *Voy.* : K. Af. Forsell, *Statistique de la Suède*, d'après des documents publics. (Deuxième édition.) Lubeck 1835. — Nyerup, *Description historique et statistique* du Danemark et de la Norwège, traduite du danois et publiée par Gardthausen. Altona 1806. — Eichhorn, *Histoire des trois derniers siècles*, 4me volume. — Soetbeer, *le Commerce de Hambourg*. 1804.

s'étant formée par Wiborg et Stockholm, les échanges de Riga et de Reval en souffrirent : ces deux villes nouèrent des relations directes avec la Russie. Partout la Ligue se rendait odieuse par son esprit accapareur et par ses monopoles insatiables et despotiques. Déjà la Suède s'en était affranchie. En 1553 les Anglais paraissent pour la première fois dans la mer Blanche, où Archangel devint par la suite (1584) une place importante. Lubeck se mit en relation directe avec Narwa, quand cette ville fut tombée au pouvoir de la Russie. Les Suédois, s'étant emparés de Narwa en 1581, entravèrent par toutes sortes de vexations le commerce des Allemands; sur leur instance, et par haine des Suédois, le czar Fedor Iwanowitsch permit à Lubeck et aux villes associées avec elle, de rétablir les comptoirs de Pleskow et de Nowgorod, et abaissa le tarif en leur faveur. En 1605 la Ligue envoya une ambassade avec de riches présents pour le czar Boris Féodorowitsch Godunow à Moscou; le czar garda les présents et refusa la restitution des anciens priviléges, qu'on lui demandait. Il ne fut permis qu'aux marchands de Lubeck d'avoir des magasins et des factoreries à Nowgorod, Pleskow, Iwanogorod, Kolmogorod et Archangel, et d'y trafiquer en toute franchise, ainsi qu'à Moscou.

Si précieux qu'ils fussent en soi, ces avantages restèrent à peu près stériles; cela tenait à l'infériorité politique de la Russie vis-à-vis de la Suède. Cette dernière puissance, qui occupait les côtes de la Baltique, faisait tout son possible pour entraver les relations de Lubeck avec la Russie. Par le traité de 1595 renouvelé en 1609, on fixa, pour les relations commerciales, la route de Reval et de Wiborg. Dès lors le commerce allemand languit dans la Baltique; il se ranima lorsque Pierre le Grand eut paru sur la scène du monde.

Le nom du czar Alexei s'est perdu dans la gloire du fondateur de Pétersbourg. La Russie doit au czar Alexei un réglement commercial (1654); une loi sur les douanes

(1667) ; il abolit les monopoles de la couronne, encouragea l'exploitation minière, et créa des manufactures. Quand Pierre le Grand, par ses conquêtes sur la Suède, se fut établi sur la Baltique, il bâtit Saint-Pétersbourg, dont la prospérité commerciale a suivi constamment un mouvement progressif. Ses efforts pour créer une marine n'eurent pas tout le succès qu'il espérait ; l'industrie nationale ne répondit pas non plus à son attente. On fit des voyages de découverte dans le Nord ; le canal du Ladoga fut achevé par l'impératrice Catherine Ire ; mais le commerce par mer restait entre les mains de l'Angleterre et de la Hollande. Les articles d'exportation étaient : lin, chanvre, graines de lin, graisses, etc. ; on importait des produits ouvrés et autres marchandises. C'est à l'impératrice Catherine II (de 1730 à 1797) qu'appartient la gloire d'avoir introduit les plus grands perfectionnements dans l'industrie, le commerce et l'agriculture. A la voix de Catherine, des artistes, des ouvriers viennent s'établir dans son empire : il s'élève des manufactures et fabriques (laine, toiles) ; des corporations s'établissent dans les villes; les guerres victorieuses avec les Turcs, procurèrent à la Russie la libre navigation sur la Baltique : Cherson devint une place importante ; elle approvisionnait l'Europe occidentale de grains, bois, chanvre, poix, goudron. En même temps il y a progrès dans la Baltique. En 1753 il n'était sorti que 133 navires anglais de Saint-Pétersbourg ; en 1790, le chiffre s'élève à 517. En général, la Russie entretenait alors des rapports beaucoup plus actifs avec l'Angleterre qu'avec le reste de l'Europe.

Le commerce de la mer Noire, arrêté par une nouvelle guerre avec la Porte, ne tarda pas à reprendre après le traité de 1791. Odessa, qui venait à peine de renaître, se trouva dès les premières années du IXe siècle, maîtresse absolue des échanges ; nous citerons encore Taganrog et Cherson. Durant les guerres avec la France, de 1795 à 1801, de 1805 à 1807, de 1812 à 1815, la navigation lan-

guit sur la mer Noire. Par contre, en Asie, les relations s'étendirent jusqu'en Chine et en Perse. En 1797 fut fondée la société commerciale de l'Amérique, dont la direction réside à Saint-Pétersbourg.

Le commerce périclitait constamment sous l'influence des oscillations politiques. La Russie, ayant accédé au système continental (1808), perdit ses relations avec l'Angleterre ; elles furent reprises en 1812. La campagne de 1812, qui perdit Napoléon, porta en même temps une perturbation profonde dans les rapports industriels et commerciaux de la Russie, qui ne se releva qu'après les traités de 1815. De vastes exportations de grains en 1816 et 1817 lui rapportèrent de fortes sommes ; elles sont évaluées pour Odessa, en 1816, à 54,000,000 de roubles. Pétersbourg exporta l'année suivante 541,000 quartiers de seigle. Le commerce des céréales fut également très-actif à Riga et à Archangel. Quand les contrées, dont l'agriculture avait souffert dans cette longue suite de guerres, furent suffisamment approvisionnées, ces débouchés durent se resserrer.

Jusque là, l'importation étrangère avait alimenté la consommation de produits ouvrés ; la Russie dut songer à protéger l'industrie nationale. En 1821 le tarif fut revisé ; des droits fort élevés furent établis sur les marchandises étrangères ; certains objets furent repoussés par une prohibition absolue. Malgré toutes les réclamations de l'Angleterre, de la France et de l'Allemagne, le gouvernement Russe a persévéré dans le système protectioniste. En 1842, certaines évaluations du tarif furent même portées à un chiffre plus élevé ; une surveillance plus active aux frontières mit un frein à la contrebande [1]. Ces dispositions ont détruit le com-

[1] Le mouvement de la navigation de Riga pour 1842, présente les résultats suivants : Arrivés : 1391 nav.; sortis du port de Riga : 1367 nav. Dans ce total l'Angleterre entre pour 447 nav., la Russie pour 216, le Mecklenbourg pour 224, le Hanovre pour 143 et la Suède pour 111. — L'exportation d'Archangel occupait, en 1842, 212 nav. et 84 embarcations diverses.

merce que les États industriels de l'Europe faisaient avec l'Asie par la voie de terre; d'un autre côté, la Russie étend de jour en jour sa domination dans le Caucase; l'industrie allemande en souffre notamment; quant à l'Angleterre, elle s'est frayé des débouchés par les Indes. Les efforts commerciaux de la Russie et de la Grande-Bretagne viennent se heurter sur ce point : jusqu'à présent, la première de ces deux puissances maintient sa supériorité dans le nord de l'Asie, la Chine exceptée. La position des marchands russes dans la Perse est assurée par un traité entre les gouvernements respectifs.

Toutefois la Russie n'a pu réussir à s'isoler complétement; les faits l'emporteront toujours sur la théorie [1]. C'est une chose remarquable que ces deux grandes puissances, qui pratiquent si obstinément le principe de restriction dans leurs rapports commerciaux, ne puissent se passer l'une de l'autre. La fabrique anglaise fait ses approvisionnements de lin, de chanvre et de graisses en Russie, qui retire de ces trois articles environ trois millions de roubles par an.

Par acte du 18 novembre 1833, les navires de Hambourg sont assimilés aux navires nationaux pour les droits de navigation. C'est par Lubeck que se font les échanges avec Hambourg, qui n'a des communications directes qu'avec Archangel.

Le grand-duché de Finlande est régi par un système douanier particulier. Un traité conclu le 28 avril 1838

[1] Si l'on voulait avoir une preuve frappante de l'influence ruineuse de ce système et de sa tendance à restreindre l'étendue naturelle du champ de commerce, on la trouverait dans le fait que les négociants américains qui commercent librement aujourd'hui avec les possessions des Pays-Bas, dans l'archipel oriental, emploient plus de navires que n'en employaient les monopoleurs hollandais. L'île de Singapore, qui n'était qu'une simple station de pêcheur, est devenue un établissement de premier ordre, sous l'empire de la liberté commerciale. Blanqui. *Histoire de l'écon. politique*. Tom. 2, chap. XXXIX.

(*Note du Traducteur.*)

accorde l'abaissement du tarif pour certains objets provenant de Suède, importés en Russie, accompagnés de certificats, constatant leur origine.

Tant que le travail national sera entre les mains d'une classe d'hommes opprimés par l'ordre social, il ne pourra prospérer. Le servage enchaîne le peuple et arrête le développement de ses forces. On a commencé à introduire un régime plus doux dans les domaines de la couronne [1].

L'ALLEMAGNE.

Pendant longtemps la production et l'exportation de l'Allemagne se réglaient uniquement sur l'activité des villes de la Hanse et de l'Allemagne méridionale. L'état plus ou moins prospère de leurs relations au dehors, devait réagir sur leur situation intérieure; et comme ce n'était point un corps politique, une puissance indépendante, que c'était simplement une association de villes, leurs destinées étaient à la merci des événements qui troublaient le pays dont elles faisaient partie.

La Hanse qui ne reposait que sur le monopole, n'en est

[1] *Essai sur le commerce de la Russie.* Amsterdam 1777. — *Histoire raisonnée du commerce de la Russie,* par Scherer. Traduction allemande avec des notes et additions par Hammerdoerfer. Leipsig 1789. — Gatterer, *Mémoire sur le commerce russe.* Manheim 1789. — Hermann, *Description statistique de la Russie.* Pétersbourg 1790 (1813). — *Du commerce de l'industrie agricole de la Russie,* par Frisch. Gotha 1796. 3 vol. — Petri, *Les principales villes manufacturières de la Russie.* Leipzig 1811. — Wichmann, *Description de la monarchie, russe* dans ses rapports politiques et statistiques. Leipzig 1813; la deuxième édition (1820), contient le tarif des douanes. — *An account of the navigation and commerce of the Black Sea.* Londres 1809. — Dufresne, *Rapports du commerce des États de la Baltique.* Paris 1808. — Hermann, *Matériaux pour servir à l'histoire de l'empire Russe.* — De Klaproth, *Agrandissements de la Russie dans le midi,* par suite du traité conclu avec la Perse. Berlin 1814.

pas moins une des apparitions les plus grandioses dans la vie des nations ; sa chute entraîna la ruine d'un grand nombre de cités qui en avaient fait partie. Nous citerons Duderstadt, dont les négociants furent arrêtés au comptoir de Nowogorod (1494) avec ceux de Lubeck, de Hambourg, etc. ; nous citerons encore Helmstedt, Northeim, Uelzen, Ascherslebon et autres localités dont aujourd'hui on connaît à peine les noms. Par suite des modifications que subit la Constitution de l'empire, les villes furent obligées de se soumettre aux lois générales des Etats où elles étaient situées et par conséquent de renoncer à la Ligue. Un projet d'alliance avec les villes libres ou impériales échoua (1606). La guerre de trente ans porta le dernier coup à la Ligue. Lubeck, Hambourg et Brême reçurent du comité la direction des affaires. Après la paix de Westphalie, on conçut quelque espoir de rétablir la Hanse ; il y eut des réunions en 1651, 1662, et en 1668 ; elles n'aboutirent à rien. La dernière eut lieu en 1669, à Lubeck. Depuis lors la Ligue s'évanouit comme un fantôme.

Nuremberg, *Augsbourg* et *Francfort-sur-Mein* figurent au premier rang parmi les places du midi de l'Allemagne. Les deux premières de ces villes impériales avaient accaparé de bonne heure les échanges avec l'Italie. Les marchands de Nuremberg visitaient, dès le commencement du xv[e] siècle, les foires de Lyon, où ils avaient un dépôt de marchandises et un agent spécial, chargé de gérer leurs affaires; ils y fondèrent dès le xv[e] siècle une association connue sous le nom de confrérie allemande, qui subsistait encore au milieu du xvii[e] siècle. Les relations de Nuremberg avec Lyon, qui s'étaient maintenues même pendant la guerre de trente ans, durèrent jusque vers le milieu du xviii[e] siècle. En 1548 Augsbourg, Ulm, Nuremberg, Constance, Strasbourg, Nordlingue, Memmingue et quelques autres villes impériales obtinrent de François 1[er] des immunités, qui furent confirmées par ses successeurs jusqu'à Louis xiii. De même

que jadis (en 1418 et 1420) l'empereur Sigismond avait interdit aux villes impériales le trafic avec Venise, Gênes et Milan — interdiction qui resta sans effet — de même Charles-Quint défendit au commerce allemand tout rapport avec la France. Les marchandises françaises furent frappées de prohibition en 1676 et 1677 : l'empereur Léopold en excepta les objets qui n'étaient point d'un usage direct à la guerre. La pression qui arrêtait le commerce allemand vint à se relâcher après la paix de Ryswick : en 1700 on ouvrit des négociations pour obtenir la restitution des priviléges dont les villes impériales avaient joui précédemment en France. Trois ans après, la guerre de succession amena de nouvelles perturbations auxquelles la paix de Rastadt (1714) vint mettre un terme. Nuremberg et les villes anséatiques tiraient de la France les denrées coloniales. Certains produits de l'industrie française y étaient très-recherchés. Dès 1334 les marchands de Nuremberg avaient établi une foire annuelle à Venise; une charte datée de 1361 leur assurait des priviléges à Gand, Bruges et Ypres. Les immunités dont ils jouissaient à Bruges, Anvers, dans la Flandre et le Brabant furent confirmées, à différentes époques, par Philippe le Bon, et en 1468 par le duc Charles. Lorsqu'en 1570 on établit des messagers à Nuremberg, celui d'Antorf portait chaque semaine les lettres à Wurzbourg, Francfort, Cologne, Aix-la-Chapelle, Bruxelles et Anvers. Ces relations cessèrent à partir de 1620.

Quand les Portugais eurent paru sur la place d'Anvers, *Nuremberg* et *Erfurt* perdirent les échanges avec l'Italie; pendant quelques temps les deux villes continuèrent à approvisionner l'Allemagne méridionale de denrées de l'Inde; on les faisait venir d'Anvers par le Rhin et le Mein. Le sac d'Anvers par les Espagnols (4 novembre 1576) anéantit ce commerce; toutes les marchandises que les négociants de Nuremberg y avaient en magasin, furent perdues. Pour réparer cet échec, Nuremberg redoubla d'activité. Les capi-

taux qu'on ne pouvait plus faire valoir dans les échanges avec les Pays-Bas furent consacrés à l'exploitation des mines en Hongrie, dans la Transylvanie, en Bohême, dans le Tyrol, dans la Saxe, etc. On établit dans la ville des manufactures d'étoffes en soie et demi-soie ; on y attira des artistes et des ouvriers français, irlandais et italiens, en leur accordant de grands avantages. Les produits de sa fabrique ne tardèrent pas à se répandre dans le monde entier. En 1728, Nuremberg avait un vaste entrepôt de marchandises qu'elle expédiait pour le Levant. Parmi les hommes célèbres qui ont illustré cette antique et riche cité, nous nommerons : Albert Durer, Hiéronyme Resch, Pierre Vischer ; Pierre Hélé, l'inventeur des montres (les œufs Nurembergeois) ; Jean Lobsinger, qui inventa le fusil à vent et les presses à métaux ; Rudolph, auquel on doit l'invention du laminoir ; Traxdorf, qui le premier introduisit le pédale dans la construction de l'orgue ; Christophe Denner, l'inventeur de la clarinette ; Stéphan Zick, qui construisit le premier des yeux artificiels. Enfin Nuremberg revendiqua l'honneur d'avoir fait les premiers pains d'épices. Des Anglais catholiques, réfugiés dans cette ville, y fondèrent une manufacture de glaces, ce qui causa un grand préjudice à la fabrique de Venise; surtout depuis que le tain était fourni par Henri Herdegen, batteur d'or à Nuremberg.

Pour arrêter les perturbations occasionnées par le billonnage, la ville fit frapper près de 800,000 florins de billon de bon aloi. La multiplicité et le bas titre des monnaies furent une des plaies de l'empire germanique. L'altération des monnaies enrichissait les souverains aux dépens de leurs sujets. Pour empêcher la ruine de son commerce et maintenir le crédit, le magistrat de la ville créa en 1621 une banque publique, sur le modèle de la banque de Venise. De plus on se procurait des renseignements sur les banques d'Amsterdam et de Hambourg, afin que quiconque avait un paiement à recevoir, pût connaître la valeur véritable des

espèces. La banque était placée sous la garantie de l'administration communale (magistrat) de la ville.

Quand on voit cette activité intelligente, toujours basée sur la probité la plus scrupuleuse, et qui se soutient au milieu de tous les embarras et de toutes les difficultés, on ne s'étonne plus que Nuremberg se soit maintenue si longtemps au rang d'une des premières places de l'Allemagne. L'industrie y était devenue l'objet d'un enseignement scientifique. C'est à Nuremberg que revient la gloire d'avoir fondé la première chaire de mathématiques pour l'instruction de jeunes artistes et ouvriers ; elle fut inaugurée par Jean Schoner (né en 1477, mort en 1547) qui fabriqua divers instruments de mathématiques et construisit des sphères et des globes. Des hospices pour les ouvriers invalides existaient depuis 1388 ; il y avait, dès 1583, des legs et fondations pour l'entretien de jeunes apprentis ; enfin, les ouvriers pauvres étaient secourus aux frais de la ville. Dès les premiers temps, il y avait de fort bons réglements de police industrielle, qui furent introduits plus tard à Augsbourg (1548), à Hambourg et dans d'autres villes de l'Allemagne. On est fondé à croire que Nuremberg et Augsbourg sont les premières villes allemandes qui aient eu des fabriques; ce qui les mettait à même de livrer les marchandises à si bas prix.

Cette sollicitude pour les perfectionnements de l'industrie et le bien-être matériel des classes ouvrières, s'est conservée à Nuremberg jusque dans les temps modernes. C'est ainsi qu'en 1692 il s'y forma une société pour l'avancement de l'industrie nationale. Cette société, établie sur le modèle de la réunion industrielle de Hambourg, créa un mont-de-piété avec prêts gratuits.

En 1806, quand l'empire germanique s'écroula, Nuremberg fut réuni à la Bavière et perdit ses prérogatives de ville libre ; depuis lors, le cercle de ses opérations a dû nécessairement se restreindre.

Les splendeurs commerciales d'*Augsbourg* se reflètent

dans l'opulence colossale de ses marchands ; les familles des Fugger, des Welser, des Baumgartner y jettent surtout un vif éclat. Le chef de la maison Fugger possédait une petite manufacture de toiles dans un village aux environs de la ville. La maison avait des comptoirs à Gand, à Milan et à Gênes ; une branche de la famille s'établit en Espagne. Les Fugger firent à diverses reprises, de fortes avances à l'empereur Maximilien et à Charles-Quint. Henri VIII et Edouard VI rois d'Angleterre firent des emprunts à la maison d'Anvers ; ce sont les Rothschilds de cette époque. L'hospice connu sous le nom de « *Fuggerei* » à Augsbourg, est un monument de leur bienfaisance. Quand Venise eut perdu sa position, le commerce du change passa de Nuremberg à Augsbourg et à Francfort. Depuis 1806 Augsbourg est également déchue du rang de ville impériale ; elle possède aujourd'hui une vaste filature mécanique : ses ouvrages d'orfèvrerie jouissent d'une grande réputation.

Francfort-sur-Mein, célèbre dès le temps de Frédéric 1er, obtint de l'empereur Frédéric II la confirmation de sa foire annuelle d'automne ; il assura aux marchands une escorte de sûreté, qui était indispensable dans ces temps de lutte et de déchirements intérieurs. En 1329 l'empereur Louis IV exempta la ville de tous les impôts impériaux ; en 1330 il lui octroya le privilége d'une seconde foire, celle de Pâques ; l'époque de ces deux foires varia souvent, au grand préjudice des marchands étrangers. Entre Nuremberg et Francfort il y avait franchise réciproque de droits de douane. Les deux foires annuelles, jointes à l'importance des affaires de change ont élevé la ville de Francfort au rang d'un des grands marchés de l'Allemagne : elle s'y est maintenue au milieu des tourmentes politiques.

Au commencement du XIIe siècle, l'empereur créa trois étapes sur le Rhin : *Cologne*, *Mayence* et *Spire* ; ce grand fleuve était alors la voie de communication entre l'Italie et les Pays-Bas.

Parmi les trois villes anséatiques qui subsistent ou qui ont du moins conservé ce nom, c'est Hambourg qui fixe surtout notre attention. Quand le commerce anglais chercha à prendre pied en Allemagne, il trouva un asile à Hambourg. La ville ne fut point atteinte directement par les dévastations de la guerre de 30 ans, mais son commerce n'en souffrit pas moins. Le traité de Munster, qui reconnaissait les trois villes anséatiques Hambourg, Lubeck et Brême, mit fin à la stagnation des affaires; des relations furent nouées avec l'Angleterre, la France, le Portugal, l'Espagne. Les communications directes avec les colonies américaines étant interdites, les villes anséatiques prenaient leurs approvisionnements des denrées coloniales dans les ports français, la France possédant les colonies les plus fertiles, et importaient des toiles en Angleterre. Remarquons en passant que Nuremberg faisait, dès les temps les plus reculés, le commerce des toiles qu'elle envoyait à Venise et en Espagne; à l'instar des villes anséatiques, elle tirait de France des denrées coloniales, des produits ouvrés et des drogueries, pour les verser sur les marchés de la Bavière, de la Bohême, de la Moravie, de l'Autriche, du Tyrol, de la Hongrie, et cela dura ainsi jusque vers la fin du XVIIIe siècle.

L'Allemagne n'a jamais pu s'élever au même rang que l'Angleterre et la France. L'Allemagne, morcelée en une quantité de petits Etats, n'a jamais pu avoir de politique commerciale; chaque souverain n'était guidé que par des vues égoïstes. Et puis, outre une multitude de ducs, de princes, de comtes, etc., il existait des villes anséatiques, et des villes libres impériales; c'étaient autant de centres d'intérêts différents; il y avait autant de lignes de douanes que de souverainetés.

On sait que les villes anséatiques jouissaient de grands priviléges dans les ports de la Grande-Bretagne; elles avaient également des traités avantageux avec la France (1655, 1716) ainsi qu'avec l'Espagne (1607, 1648); plus tard

(1769, 1789), il y eut des conventions particulières entre la France et Hambourg, qui garantissaient à cette ville le droit des neutres durant les guerres de l'Empire. En général, Hambourg sut toujours tirer bon parti des collisions armées entre les puissances de l'Europe (1689, 1750). En 1713, Hambourg revisa et abaissa les droits de transit, qui furent à peu près supprimés en 1723. L'année 1747 vit abolir la taxe sur le commerce des grains ; en 1764 les toiles, le fil, le cuivre furent affranchis de droits d'entrée et de sortie. L'insurrection des colonies américaines, les guerres entre la France, l'Angleterre, l'Espagne et la Hollande, qui amenèrent le blocus des ports français et hollandais, firent prospérer le commerce de Hambourg, en activant l'affluence des denrées coloniales dans cette place. Par suite le trafic de l'argent, le change et les affaires d'assurances, prenaient de l'accroissement.

Puis vinrent des années de calamité. Quand Napoléon eut fermé le continent, que l'Elbe eut été bloquée ainsi que toutes les grandes rivières de l'Allemagne, Hambourg devint chef-lieu d'un département français et dut verser d'énormes contributions de guerre ; le commerce maritime de cette grande cité et de l'Allemagne tout entière parut anéanti à jamais.

Mais ces temps désastreux ont créé des besoins et des moyens nouveaux et imprimé un mouvement énergique à l'activité mercantile de l'Allemagne. Peut-être le moment est-il venu, où l'Allemagne va former enfin un vaste ensemble, obéissant à une seule et même pensée. Les villes anséatiques sont toujours les places les plus importantes pour les échanges maritimes, auxquels l'affranchissement successif des établissements coloniaux ne peut qu'être favorable. Cet affranchissement dispense d'avoir des colonies, sans lesquelles anciennement le commerce d'outre-mer ne pouvait subsister. Tels sont, en général, les faits et les principes sur lesquels

doivent se baser la politique et la législation commerciale de l'Allemagne. Le travail national est en progrès : un sol fécond en produits lui fournit les matériaux nécessaires; avec un peu d'activité, le pays ne tardera pas à prendre une large part au mouvement des échanges.

Il est assez difficile d'indiquer les rapports qui existent aujourd'hui entre les trois villes anséatiques. Lubeck fournit aux contrées du Nord-Est les denrées coloniales et autres produits, qu'elle tire de Hambourg. Hambourg est le centre de vastes opérations; toutefois, pour certains arrivages (tabacs), elle dépend de Brême, dont la marine marchande est des plus actives. Le commerce d'outre-mer de l'Allemagne est tout entier entre les mains de ces deux villes. Hambourg exporte : grains, laines, zinc, toiles et autres produits provenant d'Allemagne ; les exportations (y comprises celles d'Altona) sont évaluées pour 1839 à 107,000,000 francs; pour 1840 à 105, 500,000; pour 1841 à 109,500,000 florins; importations : en 1839 pour 164,896,000; et en 1840 pour 177,030,000 m. b.

Hambourg est le débouché des toiles de la Silésie et de la Lusace, qui lui arrivent par l'Elbe, tandis que le Weser amène à Brême les toiles de Westphalie, Hesse et Hanovre. Ce furent des négociants de Hambourg qui encouragèrent en Silésie l'imitation des fines toiles françaises, et créèrent ainsi un article d'exportation (Espagne, Angleterre) qui rapportait près de cinq millions de thalers par an. La concurrence anglaise a fait subir à ce chiffre une diminution considérable, Toutefois l'Allemagne pourra reprendre son ancienne supériorité, dès qu'elle aura des métiers à la mécanique, parce que l'Angleterre est obligée de tirer les matières premières du dehors.

Quant aux relations des villes anséatiques avec les autres Etats de l'Europe, nous en avons parlé précédemment. Il suffira d'ajouter que le 4 octobre 1828 elles firent avec la Prusse

un traité par lequel les parties contractantes se garantissaient réciproquement des avantages égaux dans les ports respectifs.

La convention entre Hambourg et les Etats du Zollverein (1839) a subi quelques modifications par suite de la suppression du traité de 1839 entre les Etats et les Pays-Bas, suppression qui a eu lieu en 1842. Depuis que le tarif du péage sur le canal Schleswig-Holstein a été réglé sur celui du Sund, la navigation de Hambourg avec les ports prussiens s'est ralentie.

La guerre de trente ans avait ravagé l'Allemagne entière; au nord, au midi, ce n'était que misère et ruine; les dernières traces de la Hanse avaient disparu. L'arrivée des artisans français, bannis de leur pays par la révocation de l'édit de Nantes, est un événement qui marque dans l'histoire industrielle de la *Prusse*. Les émigrations continuèrent sous son premier roi, Frédéric 1er. Puis parurent les ouvriers du Palatinat et du Haut-Rhin, et puis, sous Guillaume 1er, il en vint de la Bohême et du Salzbourg. Dès lors la fabrique prussienne put livrer à la consommation les draps fins, que jusque là on avait tirés du dehors, ainsi que des objets en acier; l'industrie agricole prit quelque activité. L'électeur Frédéric-Wilhelm, dit le grand électeur, construisit le canal qui porte son nom; ce fut là le point de départ d'un vaste système hydraulique, achevé plus tard; sous Frédéric le Grand, le canal de Plauen (1743), celui de

[1] Busch, *Histoire du commerce de Hambourg*. Hambourg 1774. — Le même, *Essai d'une histoire du commerce de Hambourg*. 1797. — Le même, *Les raffineries de sucre à Hambourg*. 1790. — C. de Villers, *Constitution des trois villes libres anséatiques*, Lubeck, Brême et Hambourg. Leipsig 1814. — *Les villes anséatiques dans leurs rapports avec les États du Zollverein*. Hambourg. *Le traité commercial* du 21 juin 1839 et le commerce allemand sur la mer du Nord. Ibid. 1841.— Soetbeer, *Origine du péage de Stade*. Ibid. 1839. — Le même, *Du commerce de Hambourg*. Ibid. 1840. — Le même, *Relevés statistiques du commerce de Hambourg*, en 1839, 1840, 1841.—*Les traités de commerce et de navigation des villes libres anséatiques*. Brême 1843.

Finow et de Bromberg. La Ruhr fut rendue navigable en 1772. Frédéric donna toute son attention au travail national, mais sans grand succès ; les villes montraient peu d'émulation, leur industrie étant mise à l'abri de la concurrence par les douanes et les corporations. Pour comble de malheur, le roi introduisit dans ses États la régie française, la plus sévère de toutes les administrations fiscales. Le gouvernement s'empara du monopole du café et du tabac. Les droits d'entrée et de sortie sur les marchandises étrangères furent portés à un taux si élevé, que pour certains objets ils équivalaient à une prohibition absolue, et qu'ils anéantirent ou peu s'en faut les relations avec Nuremberg. Le commerce de cette ville avec la Pologne fut entravé par les droits de transit établis en Prusse. La Bavière en 1748 et l'Autriche en 1764 mirent également en vigueur un régime douanier des plus sévères.

Après tout, par la prohibition, Frédéric pouvait parvenir à activer l'industrie, mais elle devait nécessairement paralyser les échanges. La science n'était point encore assez avancée pour qu'on pût comprendre les conséquences funestes du système restrictif. Le grand roi ne tarda pas à se convaincre qu'au lieu de tuer la contrebande, il n'anéantissait que l'industrie de ses sujets. Nous ne devons point passer sous silence l'établissement d'une société marchande, à qui Frédéric (1772) accorda le monopole du sel marin et de la cire ; en 1794 le privilége fut restreint au premier de ces deux articles.

Telle fut la situation du commerce de la Prusse jusqu'à l'établissement du système continental. Les traités de 1815 lui avaient assigné une position parmi les grandes puissances de l'Europe ; les changements survenus dans ses rapports politiques exigeaient des modifications dans ses réglements commerciaux et industriels. Les principes établis par Frédéric le Grand furent admis comme base, mais l'exécution amena des résultats bien différents. L'octroi et les douanes des provinces furent abolis : un nouveau système de douanes

et d'impôts fut mis en vigueur le 26 mai 1818; système de protection pour l'industrie nationale, à l'aide de droits d'entrée. Ce système resserra l'exportation anglaise, surtout quand il fut étendu aux autres Etats de l'Allemagne. Le traité de la Prusse avec le prince de Schwarzbourg-Sondershausen, fut l'origine du Zollverein (25 octobre 1819), auquel se réunirent successivement Schwarzbourg-Rudolstadt, Sachse-Weimar, Anhalt-Bernbourg, Dessau, Koethen, Lippe-Detmold, et Mecklembourg-Schwerin.

Le Zollverein, en affranchissant les échanges, a fait disparaître la contrebande.

On dut donner une attention toute particulière aux lignes navigables de l'intérieur; le succès de l'association en dépendait. Après de longues négociations, la navigation de l'Elbe fut réglée par le traité de Dresde (23 juin 1823): un acte supplémentaire, dit de révision, parut à Hambourg le 8 juin 1825. On eut tout autant de peine à s'entendre au sujet des taxes et péages sur le Weser. Par le traité du 31 mars 1831, on a, enfin, obtenu la libre navigation du Rhin jusqu'à la mer.

Restait à faire respecter la marine prussienne, dont les armements avaient subi une diminution de plus des deux tiers. Les puissances étrangères refusaient d'accorder aux navires de la Prusse les avantages dont elles jouissaient dans ses ports et mouillages; tel était l'état des choses en 1822. Les réclamations n'aboutissant à rien, il ne restait qu'à user de représailles. A partir du 20 juin 1822, la Prusse introduisit le droit de pavillon sur les bateaux étrangers; cette mesure amena des conventions au sujet de la réciprocité des droits de port, de tonnage, etc. En 1824, la Prusse fit un traité de navigation avec l'Angleterre; puis avec la Suède, les villes anséatiques, avec le Brésil, qui est expiré et qui n'a pas été renouvelé, et avec les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, qui viennent de conclure (1844) un traité de navigation avec le Zollverein. En place du traité avec la Grande-

Bretagne (1839), est intervenue une convention de cette puissance avec l'association douanière allemande (2 mars 1841).

Dès que l'industrie nationale aura su se mettre au niveau des besoins de notre temps, on pourra facilement obtenir des traités de commerce à l'extérieur et établir la marine sur des bases plus larges.

Le Zollverein prussien était une apparition si nouvelle, qu'on ne le comprit pas d'abord ; on n'y vit qu'un système prohibitif, qui devait avoir les conséquences les plus funestes pour les autres Etats allemands. La Hesse électorale montra d'abord une opposition des plus énergiques ; par une loi datée du 17 septembre 1819, les marchandises prussiennes en transit furent soumises à une taxation exagérée. On ne tarda pas à reconnaître, à Cassel, qu'on s'était trompé ; le tarif fut revisé, et les évaluations subirent de fortes réductions. La Saxe à son tour fit entendre des réclamations, elle invoquait l'article 15 du traité de Vienne ; on alla jusqu'à former une association douanière « de l'Allemagne centrale » ou « de la Thuringe, » qui n'aboutit à aucun résultat. La Prusse marchait à son but, sans donner grande attention à toutes ces manœuvres et à toutes ces criailleries. La Hesse grand-ducale ouvrit, la première, des négociations à Berlin, qui furent terminées par le traité du 14 février 1828. Ce fut un grand pas de fait dans l'accomplissement des projets de la Prusse. L'exemple donné par la Hesse grand-ducale fut suivi successivement (1829 à 1832) par Oldenbourg, Cobourg, Hesse-Hombourg et la Hesse électorale. La Bavière et le Wurtemberg avaient également formé une association particulière. Ces trois réunions constituèrent, enfin, en 1834, le Zollverein allemand, qui ne comprend pas encore tous les Etats de l'Allemagne [1].

[1] Roessig, *Les produits, fabriques, etc., de la Saxe électorale.* Leipzig 1803. — *Les principales branches de l'industrie et du commerce de la Saxe.* Leipzig 1811. — *Histoire pragmatique du commerce de la ville de*

La *Saxe* occupe une des premières places dans l'histoire de l'industrie allemande. On confectionna de bonne heure des tissus de laine, de toile et de coton, dans le Voigtland, l'Erzgebirg (les monts métalliques) et la Haute-Lusace. Barbara Ullmann, originaire de Flandre, enseigna aux habitants de l'Erzgebirg l'art de faire de la dentelle. Barbara Ullmann avait émigré sous Philippe II ; elle mourut en 1575. Ce furent également des tisseurs flamands qui établirent en Saxe la première manufacture d'étoffes. Les vastes capitaux que le commerce avait fait affluer à Leipzig, soutenaient l'essor que l'industrie avait pris sous le dernier électeur et sous Frédéric Auguste, le premier roi de Saxe. Ces richesses excitèrent la convoitise de Frédéric II, roi de Prusse, qui frappa la ville de contributions énormes : pendant les dernières campagnes, sous l'Empire, cette opulente cité fut également en butte aux exactions fiscales. A ces deux époques le crédit de l'Etat avait été presque anéanti ; chaque fois le pays s'est relevé par l'énergie et l'activité de sa population.

De toutes les provinces de l'Allemagne, la Saxe est celle où l'élève des moutons reçut les plus grands perfectionnements. Dès 1768, on y importa 800 mérinos d'Espagne. L'éducation de la race ovine devint l'objet d'un enseignement spécial à Hohenstein. Bientôt on vit se multiplier en Saxe les bergeries-mères, dont les produits furent répartis dans toute l'Allemagne et importés même en Russie.

L'*Autriche* avec ses nombreux Etats s'est retranchée, dans un isolement absolu, derrière une ligne immense de douanes. A l'intérieur subsistent toujours divers monopoles. Les guerres de religion, les invasions continuelles des Turcs, avaient longtemps arrêté l'industrie, qui ne commence à prendre quelque activité que sous le règne de Charles VI.

Leipzig. Ibid. 1772. — Leonhardi, *Histoire et description de la ville de Leipzig.* Ib. 1799.

A la paix de Passarowitz (1718) on rattacha un traité de commerce. En 1721, le 20 avril, création d'une compagnie orientale avec le privilége d'une loterie. L'année suivante la compagnie fit l'acquisition d'une grande fabrique d'étoffes de laine, à Linz (en 1726); elle établit une manufacture de cotonnades à Schwaechat, près de Vienne, qui réussit également. Ce fut aussi Charles VI qui fonda la compagnie du Mississipi.

Sous Marie Thérèse on établit un nouveau tarif — en 1753 pour la Silésie, la Bohême et la Moravie; — en 1754 pour la Hongrie, l'année suivante pour l'Autriche proprement dite. Dans ce remaniement des évaluations, le droit de transit fut complétement aboli; on supprima les droits de sortie pour les denrées dont on pouvait se passer; par contre les impôts sur l'entrée des objets admis à la consommation furent considérablement augmentés.

L'empereur Joseph II consacra aux intérêts commerciaux et aux diverses industries une sollicitude fructueuse: toutefois les vastes projets qu'il avait conçus au sujet du commerce avec la Russie, par la mer Noire, et avec les Indes-Orientales, ne furent point réalisés. On vit prospérer sous son règne l'industrie lainière et cotonnière (notamment en Bohême, où elles fleurissent encore aujourd'hui), et les manufactures de soieries. Les guerres avec la France ont fait au pays des blessures douloureuses, qui ne sont point encore fermées. Par la richesse et la variété de ses produits naturels, l'Autriche est destinée à un vaste développement industriel et commercial, auquel elle ne tardera pas à s'élever. Les relevés officiels signalent, dans sa marine marchande, une décadence qui étonne d'autant plus, que les ports ne manquent pas (Trieste, Venise, Fiume). Le mouvement maritime de Trieste est inférieur à celui de Venise, qui est port franc depuis 1829, et possède, depuis 1839, une compagnie de commerce avec un capital social de 5 millions.

Vers la fin du XVIIe siècle, le gouvernement vénitien, avec

une armée de soudards allemands, s'empara de la Morée après en avoir expulsé les Turcs (de 1683 à 1685). On y attira des colons, et la population qui, en 1692, n'était que de 116,000 âmes, s'élevait, en 1700, à 200,000. L'industrie viticole y fit des progrès ; la fabrique de soieries fut transplantée de l'île de Chios à Modon. Selon l'ancien système colonial, les relations de la Morée furent restreintes aux échanges avec la métropole. L'établissement était en voie de prospérité, lorsque le traité de Passarowitz força les Vénitiens d'évacuer le Péloponnèse. A partir de cette époque, la reine de l'Adriatique ne fit plus que déchoir ; en 1797 elle fut contrainte de baisser la tête sous l'ascendant de la France. On sait que, depuis 1815, les Etats de Venise font partie du royaume lombardo-vénitien.

ITALIE.

Nous avons peu de renseignements sur la situation commerciale de l'Italie ; ses échanges sont resserrés dans un cercle très-étroit. Gênes, port franc en 1751, république en 1797, devint, depuis sa réunion à la Sardaigne, le siége d'une grande activité industrielle. En 1843, le tarif des douanes a reçu de grandes modifications, la Sardaigne ayant conclu des traités avec les États-Unis de l'Amérique du Nord, avec la Suède, la Norwège et la Grande-Bretagne.

En Toscane, la place la plus fréquentée est Livourne, dont Cosme I avait fait un port franc au XVI[e] siècle, en lui octroyant de nombreux avantages. Livourne est aujourd'hui une étape importante pour la navigation avec le Levant.

Le commerce de Naples, qui s'est relevé de nos jours, emploie une marine assez nombreuse [1].

La Sicile a des relations avec l'Angleterre, la France et l'Allemagne ; elles étaient très-actives en 1840. Dans ses rap-

ports avec la Baltique et avec l'Amérique du Nord, il y a ralentissement. Pour 1839, l'ensemble des importations était de 3,789,000 thalers; pour l'année suivante, de 4,799,000 th.; l'exportation, qui, pour 1839, se montait à 9,077,000 th. ne s'élève, pour 1840, qu'à 8,725,000 th. Parmi les articles exportés, le soufre et l'huile d'olive figurent en première ligne; objets importés : cotons, tissus de coton et de laine, toiles, fers, acier, sucre.

Depuis des siècles la France et l'Espagne possédaient en Sicile de grands priviléges au préjudice de la marine nationale, qui a repris quelque activité dans ces derniers temps.

TURQUIE.

La population turque ne se livre point au commerce; les échanges sont aux mains des Grecs, des Arméniens et des Francs. Le gouvernement ne donne aucune attention aux intérêts commerciaux et industriels du pays; aussi les relations à l'intérieur sont-elles peu de chose. Si donc à Smyrne, à Constantinople[2], à Trébisonde, il existe un grand

[1] Mouvement maritime de Naples :

Pour 1833.	Entrés : 546 nav.	faisant	78,751	tonneaux.
—	Sortis : 278 nav.	—	40,584.	—
Pour 1835.	Entrés : 227 nav:	—	27,773.	—
—	Sortis : 221 nav.	—	25,961.	—

(*Note du Traducteur.*)

[2] Sous le rapport du commerce, il n'est pas de position qui puisse être comparée à celle de la capitale de l'empire Ottoman. Placée entre les deux détroits qui unissent la Méditerranée à la mer Noire, elle est et doit être l'entrepôt naturel du commerce des pays riverains de ces deux mers, et de tous les centres industriels qui ont des relations avec l'Orient.

L'Angleterre, la France, la Russie, l'Autriche, la Sardaigne, l'Italie, la Belgique, envoient leurs produits à Constantinople, dont une partie reste en Turquie, tandis que l'autre partie est envoyée par Trébisonde en Perse, sinon la totalité, du moins pour les deux cinquièmes. Le mouvement du port de Constantinople est peut-être plus grand que celui de Londres. On estime qu'il y entre

mouvement d'affaires, il a été créé uniquement par la nécessité. Sur la mer Noire et aux côtes de la Syrie, il existe une foule de cités, aujourd'hui délaissées, obscures et silencieuses, et qui furent jadis des places opulentes, du temps que florissaient Gênes et Venise. C'est par les soins de Mirza Bozurg que la route de Trébisonde fut ouverte de nouveau à la circulation.

par an plus de 4000 navires, qui ne jaugent pas moins de 400,000 tonneaux. La plus grande partie des marchandises arrivent sous pavillon grec. Puis viennent, d'après l'importance de cette navigation, les pavillons russe, autrichien, sarde et anglo-ionien.

Nous venons de dire que les marchandises destinées pour la Perse, y sont portées par la voie de Trébisonde, et c'est par ce commerce de transit que la ligne qui part de Constantinople et aboutit à cette place, est la plus productive pour les bateaux à vapeur du Levant. Trois services desservent cette ligne et tous trois sont en pleine voie de prospérité. Samsoum et Sinope, qui se trouvent sur le parcours, participent à ce mouvement, qui, pour ces deux marchés, est et sera bien plus un des plus grands éléments de leur bien-être. La position de Sinope, surtout, est favorable à son avenir. Dans l'antiquité, cette ville fut une des plus importantes par sa grandeur et par sa richesse; et lorsque la civilisation et les arts eurent ravivé l'ancien Pont, l'excellence du port de Sinope, qui pourra servir aussi d'entrepôt d'où ces marchandises seront expédiées pour d'autres ports, contribuera à lui rendre une partie de sa splendeur. En jetant les yeux sur la carte, on voit que Sinope et Trébisonde sont les deux ports de la côte Sud-Est de la mer Noire, par où l'Arménie, le Kourdistan et toute la partie Nord-Ouest de la Perse peuvent établir, le plus avantageusement, des relations avec le commerce européen.

Dans les temps anciens et même dans les temps modernes, Trébisonde fut le centre d'un commerce immense. Par les événements politiques, qu'il est inutile de relater ici, ce commerce avait considérablement décru; mais depuis l'ouverture de la mer Noire, il a subi comme une espèce de résurrection qu'elle doit, il est vrai, à sa belle position. Trébisonde n'est qu'à cent trente-neuf milles d'Erzeroum, capitale de l'Arménie, etc. Mais ce sont surtout les besoins des provinces septentrionales de la Perse qui doivent contribuer à sa prospérité. (*Journal de Constantinople*, du 21 décembre 1846.)

(*Note du Traducteur.*)

GRÈCE.

On sait ce que les Turcs avaient fait de cette glorieuse et infortunée Hellade, qui, de nos jours, a brisé ses chaînes séculaires ; mais elle saigne encore de ses blessures. Le royaume de Grèce a réglé par des traités ses relations avec l'Autriche, Naples, le Danemark, la Suède, les Etats-Unis de l'Amérique du Nord et les villes anséatiques. Ces relations occupent de nombreux bateaux à vapeur. Hydra, Spezzia et Psara sont les principaux centres de navigation.

ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

Les Etats-Unis de l'Amérique du Nord se sont élevés, par un mouvement ascensionnel rapide, à une des premières positions dans le monde commercial. Sous la domination anglaise ils manquaient de toute voie de communication ; aujourd'hui, un système de lignes navigables [1] et de chemins de fer [2], comme il n'en existe dans aucun autre pays du monde, facilite les échanges dans ces vastes provinces. C'est là que la vapeur fut appliquée pour la première fois au travail industriel. On se rappelle que, de nos jours, les spécula-

[1] Aujourd'hui on peut se rendre par eau d'un bout à l'autre du territoire immense de l'Union. Le canal Érié à 146 1[2 lieues de long, et avec les divers embranchements, 247 1[2 : Canal de Pensylvanie, 111 lieues : celui d'Ohio, 122 lieues, etc. En tout, 1465 lieues avec une dépense de 510,383,000 francs. — « Les Américains ont commencé la canalisation de leur territoire le 14 juillet 1817. Depuis, ils ont creusé 1500 lieues de canaux et ouvert des chemins de fer avec autant d'intelligence que d'activité et d'énergie. Aujourd'hui, ils en possèdent autant que toute l'Europe ensemble. » Michel Chevalier.

(*Note du Traducteur.*)

[2]. La longueur des chemins de fer ouverts dans les États de l'Union est de plus de 900 lieues. Les frais de construction s'élèvent à 229 millions de francs.

(*Note du Traducteur.*)

tions de l'Angleterre ont provoqué, dans les Etats-Unis, une crise dont le contre-coup a ébranlé le monde commercial. Pour se mettre en garde contre le retour du danger, l'Union revisa le tarif, dont les évaluations nouvelles entravent l'importation d'un grand nombre d'articles et favorisent le pavillon national. Du reste, quand bien même la crise n'aurait pas eu lieu, la révision du tarif n'en fût pas moins devenue nécessaire. Dans les circonstances actuelles, la liberté commerciale ne peut subsister que sous la garantie des traités. Non-seulement les Etats-Unis ont éloigné le danger, mais, de plus, le bilan est tout en leur faveur. Une taxation élevée sur les marchandises étrangères ne peut avoir que de bons résultats pour un pays qui possède en abondance tous les éléments du travail industriel, qui dispose de vastes capitaux, qui a des fabriques de tous genres, et fournit à l'exploitation à la fois des matières premières et des produits ouvrés. La dette publique n'est jamais la vraie mesure de la fortune nationale, et aux Etats-Unis moins que partout ailleurs. Nous ne pouvons entrer dans les détails : l'examen approfondi des finances de chaque province en particulier, nous fournirait une preuve de plus, que les Etats-Unis de l'Amérique du Nord sont les plus dangereux rivaux de la Grande-Bretagne [1].

MEXIQUE.

L'émancipation du Mexique, de Carracas et du Pérou, date de 1810 : en 1824, l'Angleterre reconnut l'indépendance de ces pays. D'empire qu'il était, le Mexique se constitua en république fédérative avec dix-neuf provinces. Puis, en 1835, nous voyons surgir une république centrale, dans

[1] *Economica, a statistical manual forthe united states of America*, Washington. 1806. — Pitkin, *commerce of the united states*. — De Rheden, *géographie commerciale comparée*, etc. — Turk, *Études historiques*.

laquelle sont venues se perdre les républiques particulières, et dont la durée nous semble très-problématique. Depuis la guerre de l'indépendance, les éléments politiques fermentent sans cesse dans l'esprit mobile et inflammable de ces populations, qui ont de la peine à rentrer dans les voies normales. Sous la domination espagnole, les échanges maritimes étaient le monopole de la mère-patrie et se restreignaient aux ports de Vera-Cruz et d'Acapulco. Sur ces derniers marchés, où des soieries de la Chine et des Indes, des nankins et des mousselines étaient échangés contre des métaux précieux, les affaires cessèrent complétement en 1810.

Dès que le Mexique eut conquis sa liberté, il prit une position toute différente; le système prohibitif s'écroula, le pays s'ouvrit aux étrangers. Les étrangers — Français, Anglais, Allemands, Américains du Nord — y affluèrent, et de nombreuses maisons de commerce s'élevèrent dans les ports de mer et dans les grandes cités de l'intérieur. Les ports ouverts par le congrès national sont sur la côte de l'Est : Campèche, Tabasco, Vera-Cruz, etc.; sur les côtes du grand Océan : Huatulco, Acapulco, San Blas, etc., ainsi que les mouillages de la Californie. Les droits d'entrée et de sortie furent réglés par un tarif. En 1825, traité de commerce avec l'Angleterre; création de la Société rhénane, de celle de Mayence et de l'Elbe, dans le but d'exploiter principalement les échanges avec le Mexique. En 1827, traités avec la France, la Suède, la Prusse et les Pays-Bas. En 1824 avaient disparu les dernières traces de l'importation espagnole. Les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, la France, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Sardaigne, la Colombie, le Chili, le Pérou, ont aujourd'hui des liaisons directes avec le Mexique. Importation allemande : toiles, bas de laine, soieries, velours, étoffes de laine, surtout par Hambourg, Altona et Brême, rarement par un port de la Baltique. Gênes envoie les denrées italiennes à la côte Atlantique et aux ports de l'Ouest; ce n'est qu'en 1841 que les villes

Anséatiques ont réussi à obtenir un traité d'alliance, de commerce et de navigation avec le Mexique. L'ancienne taxation de 1837 fut remplacée, en 1842, par un nouveau tarif, dont les chiffres, très-bas, subirent une augmentation sensible avant que le traité fût mis en vigueur. Le Mexique offre des débouchés importants à l'Allemagne[1].

Le 12 avril 1844, le Texas a été réuni aux Etats-Unis de l'Amérique septentrionale ; le traité porte que cette république cède son territoire aux Etats, qui le posséderont en toute souveraineté aux mêmes conditions que les autres provinces. C'est un désappointement pour l'Angleterre, qui convoitait ardemment le Texas et qui avait de bonnes raisons pour cela ; la possession de cette contrée assure aux Etats-Unis une supériorité qui pourra réagir sur la position du Zollverein, avec lequel l'Union a conclu récemment un traité.

CONFÉDÉRATION DE L'AMÉRIQUE CENTRALE.

Les Etats de cette confédération faisaient partie autrefois du Mexique; depuis 1821 ils forment une République indépendante. Le 7 octobre 1842, Guatemala, Honduras, Nicaragua et Salvador ont conclu un traité fédératif ; Costa-Rica se trouve par conséquent isolé. Ces contrées sont depuis longues années en proie à une anarchie dévastatrice. Jusqu'à présent l'Union de l'Amérique du Nord a seule fait un traité de commerce avec les confédérés de l'Amérique centrale. Hambourg a envoyé un consul à Guatemala. La ville anséatique y expédie des produits ouvrés d'Allemagne, qui soutiennent la concurrence anglaise. C'est en 1840 qu'eut lieu la première expédition directe de Hambourg à Balize.

[1]. Muhlenpfordt, *Description de la république du Mexique*. Hanovre, 1844. *Sœtbeer*, 1re suite, p. 329 et suivantes.

Dans l'Etat de Guatemala nous devons citer Saint-Thomas ; cette colonie, récemment fondée par la Belgique, aura de la peine à se maintenir contre la jalousie des Anglais établis à Balize.

VÉNÉZUÉLA.

Vénézuéla est un des trois Etats qui forment la Colombie. Vénézuéla se déclara indépendant le 23 décembre 1811, rentra pour quelque temps sous la domination espagnole, et finit par se constituer en république en 1821 ; deux ans après, les dernières troupes espagnoles avaient évacué la Colombie. C'est le pavillon anséatique qui est le plus favorisé à Vénézuéla. Il est permis aux Anséates d'y introduire des denrées de tous pays; tandis qu'aux termes des décrets du 12 mai 1834 et du 10 mai 1839, les navires français et anglais ne peuvent importer que des produits nationaux. Depuis le 1er juillet 1841 les droits de sortie sont abolis; les droits d'entrée sur certains objets ont été abaissés. Hambourg a fait un traité avec Vénézuéla en 1838 pour douze ans. Le commerce n'y est qu'un échange des produits contre les articles étrangers : toute l'importation n'est calculée que sur les besoins de la consommation de Vénézuéla. Précédemment les échanges se faisaient par l'intermédiaire de Saint-Thomas (Indes-Occidentales).

ÉCUADOR.

Depuis 1842 Ecuador a assimilé le pavillon de Hambourg, qui payait le double des droits de port et de carénage, à celui des Etats-Unis du Nord, des Anglais et des Français. Importations : toiles de Saxe, étoffes de coton, etc.

Le commerce de la *Nouvelle-Grenade* est aux mains des

Anglais, des Etats-Unis du Nord, des Espagnols et des Hollandais.

Le Pérou, Bolivia, Chili, Etats-Unis du Rio de la Plata, l'Uraguay et le Paraguay.

Les dissensions intestines et les guerres continuelles entravent les relations avec ces républiques. Faute de maisons de commerce sur la côte de l'Orient, les Allemands y sont dans une grande infériorité relativement aux Anglais, aux Français et aux Americains de l'Union du Nord. Jusqu'à la mort du docteur Francia (20 septembre 1840) le Paraguay était fermé à tout commerce étranger. Le gouvernement consulaire, qui remplaça la dictature de cet homme bizarre, a conclu un traité avec Corrientes, un des Etats de l'Union du Rio de la Plata; en 1841 et 1843 il a publié des réglements de douanes. Dans toutes les républiques de l'Amérique du Sud se manifeste une répulsion générale contre toute espèce de traité avec l'Angleterre.

LE BRÉSIL.

Le Brésil est sans contredit un des marchés les plus importants de l'Amérique du Sud, pour toute l'Europe en général, et en particulier pour les échanges maritimes de l'Allemagne. Jusqu'en 1808 la production du Brésil se trouvait enchaînée par les mêmes entraves que le mouvement des colonies espagnoles. Quand cette immense et opulente contrée se fut affranchie du joug, les Anglais, par le traité de 1810, renouvelé en 1818, s'assurèrent des immunités qu'ils surent exploiter avec leur habileté ordinaire. Puis les Français, les Américains de l'Union du Nord, les Hollandais, les Allemands, etc., vinrent prendre part aux échanges. En 1830, la Grande-Bretagne obtint une nouvelle convention, qu'elle n'a pas réussi à faire renouveler. Le Brésil s'est également refusé à renouveler le traité de navigation avec les villes

anséatiques, du 27 novembre 1827, expiré le 25 décembre 1839 : tous les autres traités ont été dénoncés. Le Danemark seul a été favorisé par un acte spécial. Jusqu'en 1815 l'exportation allemande au Brésil s'effectuait par l'entremise des marchés portugais ; depuis cette époque Hambourg a noué des relations directes [1].

HAITI (SAINT-DOMINGUE).

Haïti était anciennement une possession française (depuis 1661) ; en 1825 la France a reconnu l'indépendance de de la république actuelle. La France a conservé certains avantages dans les échanges avec son ancienne colonie; la ville de Brême jouit aussi de quelques priviléges, que Hambourg n'a pas obtenus jusqu'ici, quoique dans le mouvement maritime de Saint-Domingue, cette ville figure au premier rang, après l'Angleterre.

L'île *Saint-Thomas*, colonie anglaise, est un port franc, station intermédiaire dans les échanges avec Porto-Ricco.

Cuba, possession espagnole, ouverte à toutes les nations. C'est la plus grande des Antilles, et un des principaux marchés pour l'Europe, qui s'y fournit de sucre et de café. Grâce à une culture intelligente, les récoltes deviennent plus abondantes chaque année. Les droits sur les marchandises étrangères ont subi une augmentation en 1839 et en 1842. Les navires espagnols y sont les plus favorisés.

Indes-Orientales. Les îles de Java, Sumatra et de Madura produisent en abondance : café, sucre, riz, indigo, maïs. Par le tarif élevé de ses droits douaniers, la Hollande repousse l'importation étrangère de ces riches colonies. La Grande-Bretagne a adopté un système plus large dans ses

[1] Sturz, *A Review... of the empire of Brazil*. Londres, 1838. — Say, H. *Relations commerciales entre la France et le Brésil*. Paris, 1839.

colonies, à l'île Saint-Maurice, à Ceylan, etc. L'acte de navigation ne s'applique pas aux possessions de la compagnie ; ainsi l'on y admet tout navire d'un Etat ami, qu'il vienne directement ou d'un port étranger quelconque. A Malaca, Prince-of-Wales, Island, à Sincapore on ne perçoit pas de droits. Dans les présidences du Bengale et de Bombay les marchandises, provenant des ports étrangers (c'est-à-dire qui ne sont pas anglais) ou y allant, sont soumises à des droits considérables ; la taxation est naturellement plus forte, lorsque l'exportation ou l'importation ne se fait pas sur navires anglais. Jusqu'à présent le commerce allemand dans l'Inde a été peu de chose ; il serait à désirer qu'il prît de l'extension. Les Anglais et, après eux, les Hollandais y sont les arbitres des échanges.

Manille, la plus grande des Philippines, forme l'extrémité septentrionale de l'Archipel : les Espagnols possèdent à peu près toute l'étendue des côtes, excepté au Midi. Productions : chanvre, nacre de perles, indigo, bois d'ébène. Le pavillon national y est favorisé par le tarif, comme dans les possessions de l'Espagne aux Indes-Occidentales.

Dans l'esquisse historique du commerce de l'Angleterre, de la Russie, etc., il a été question des *Indes-Occidentales* et de la *Chine*.

En *Australie*, l'industrie, le négoce, l'agriculture, tout est encore à créer. Les colonies fondées par les Anglais, et auxquelles ils consacrent une constante sollicitude, y formèrent la base des vastes relations qui s'y développeront un jour.

L'*Afrique* a été, comme on sait, dès la plus haute antiquité, le siége du marché de chair humaine. Ce honteux trafic a ravagé surtout la région de l'Ouest entre le Sénégal et le Niger ; mais même à l'intérieur il entretient, de peuplade à peuplade, une guerre incessante qui, jusqu'ici, a toujours étouffé tout germe de culture. Honneur à l'Angleterre qui la première a entrepris avec succès de mettre fin à la traite

des noirs ! Toutefois c'est une œuvre difficile, et dont l'entier accomplissement n'est guère possible de sitôt. La France a joint ses efforts à ceux de l'Angleterre; ces deux puissances ont fait des démarches auprès des gouvernements de l'Egypte, de Tripoli, de Tunis et de Maroc, pour provoquer l'abolition de l'esclavage dans leurs Etats[1]. Puissent les négociants allemands ne point contrarier cette noble et généreuse initiative ! L'Afrique ne manque pas de produits, qui peuvent devenir l'objet d'une exploitation commerciale. A partir de la Sénégambie et de la Guinée jusqu'à la Côte-d'Or, il s'est formé sur divers points un trafic d'échanges avec diverses productions du sol, telles que : huile de palmier, huile de noix de coco, poivre de Cayenne, gingembre. La colonie du Cap, qui en 1814 est restée définitivement à la Grande-Bretagne, fournit des laines en grande quantité : l'exportation, qui en 1830 n'était que de 334 quintaux, s'élevait en 1834 à 16,600 quintaux. On sait qu'en outre le Cap est une station importante pour les navires qui vont aux Indes.

Le 1er mars 1841, la France a pris possession de l'île de Nossi-Bé, sur la côte Occidentale de Madagascar, et y a établi un port franc : en outre elle s'est emparée de la petite île de Mayotte, dans l'Archipel Comorn, ce qui rend les Français maîtres du canal de Mozambique. La position de Nossi-Bé offre de grands avantages pour le commerce avec l'île Bourbon, l'île Maurice, le Cap, Mozambique et Zanzibar, où les Américains ont de vastes dépôts de marchandises, ainsi qu'à Majunga (Madagascar).

[1] Voyez *la Traite des Noirs*, etc., par Thomas Fauwell Buxton, avec une préface ; *l'Expédition du Niger*, etc., par Ch. Ritter. Leipzig, 1841.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES.

LIVRE PREMIER.

MARCHE ET PROGRÈS DU COMMERCE, DEPUIS LES TEMPS LES PLUS ANCIENS JUSQU'A LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE PAR CHRISTOPHE COLOMB, EN 1492.

LIVRE SECOND.

HISTOIRE DU COMMERCE DEPUIS LE XVIe SIÈCLE JUSQU'A NOS JOURS.

FIN DE LA TABLE.

ERRATA.

Page 16, ligne 28, que lui impose, *lisez :* leur impose.
— 24 — 17, il fallait l'échanger, *lisez :* les échanger.
— 29 — 29, leur sont utiles, *lisez :* lui sont utiles.
— 32 — 29, l'exerçait, *lisez :* s'exerçait.
— 62 — 17, qu'avaient conçus, *lisez :* qu'avait conçus.
— 80 — 4, le cédanon, *lisez :* lédanon.
— ibid. — 16-17, nomment Éridans, *lisez :* Éridanos.
— 87 — 4, confusion des... *lisez :* fusion des.
— 92 — 20, créées par le commerce à l'époque, *lisez :* créées par le commerce; à l'époque.
— 94 — 19, et les bords sont habités, *lisez :* et dont les bords.
— ibid. — 33, par des calculs, *lisez :* pour des calculs.
— ibid. — 34, c'est ainsi qu'il lit, *lisez :* qu'il dit.
— 100 — 16, se jettent au sud et dans, *lisez :* au sud-est dans.
— 115 — 22-23, ses doutes renferment, *lisez :* ses écrits.
— 119 — 14, milieu du XVI[e] siècle, *lisez :* VI[e] siècle.
— 123 — 14, vers l'orient, *lisez :* le couchant.
— 124 — 7, date de 232, *lisez :* 1232.
— ibid. — 16, c'est par cette erreur, *lisez :* sur cette erreur.
— 125 — 11-12, jusqu'au jour où il eut repris sa, *lisez :* où il entreprit.
— 128 — 1, du latin *bunus*, buis, *lisez :* *buxus*.
— ibid. — 17, apparût en feu, *lisez :* apparût enfin.
— 131 — 2, du nord, *lisez :* de l'ouest.
— 134 — 14, s'est conservé dans celle du, *lisez :* dans celui du.
— 138 — 27, qui précèdent ou sous, *lisez :* qui précèdent sous.

Poissy. — Impr. de G. OLIVIER.